

LA MARINE NATIONALE EN ALGÉRIE

HISTORIA
magazine

Hebdomadaire
paraissant tous les lundis
Éditions Jules Tallandier
Directeur de la publication : ***Maurice Dumoncel***

Directeur : ***Yves Courrière***
Rédaction : ***J. Fontugne***, ***C. Meyer***, ***J. Kohlmann***, ***Fr. Milles***, ***Liliane Crété***
Chef service photo : ***François Wittmann***
Directeur des publications Historia : ***Christian Melchior-Bonnet***
Administration : ***Christian Clerc***
Maquettiste : ***Claude Rebélo***
Dessinateur : ***John Batchelor***
Fabrication : ***Roger Brimeur***
Secrétariat de la rédaction : ***Brigitte Le Pelley Fonteny***
Directeur de la promotion : ***Jacques Jourquin***
Assistantes : ***Chantal de Pinsun***, ***Françoise Rose***
Relations publiques : ***Claude Bénédick***
Services des Ventes : ***Georges Darmon***

RÉDACTION-ADMINISTRATION :
Librairie Jules TALLANDIER
170 bis, bd du Montparnasse, 75680 PARIS Cedex 14.
Tél. 325-11-82. Télex 21311. Publio Réf. 581.
Prix de vente au numéro : France, 3,50 F. – Belgique, 35 FB. Suisse, 3,50 FS.

ABONNEMENTS

FRANCE : 61, rue de la Tombe-Issoire, PARIS-14e. Tél. 707-17-89. CCP « HISTORIA MAGAZINE » Paris 2778-70 ou chez votre dépositaire.

BELGIQUE : S.A. FEMMES D'AUJOURD'HUI, 65, rue de Hennin, B 1050 BRUXELLES. - Tél. 47-69-29. CCP BRUXELLES 1882-34.

Tarif :
16 numéros : 373 à 403
45 FF - 45 FB - 45 FS - Autres pays : 45 FF.

RELIURES :
FRANCE : 18 F chez tous les dépositaires ou Franco.
BELGIQUE : 195 FB chez les dépositaires ou auprès de l'A.M.P., 1, rue de la Petite-Ile, 1070-BRUXELLES CCP 416-69.
SUISSE : 18 FS chez tous les dépositaires.

Toutes nos revues sont expédiées sous carton fort et bénéficient par conséquent d'un maximum de protection. Pour toute correspondance relative à votre abonnement (changement d'adresse, réclamation, renouvellement), envoyez-nous l'étiquette collée sur notre dernier envoi, elle porte toutes les références vous concernant. Toute demande de changement d'adresse doit être accompagnée de 2 F en timbres.



Institut Géographique National

CHERCHELL : une bourgade de 16 000 habitants avec une très longue histoire. Elle fut *Iol,* colonie carthaginoise, quatre siècles avant notre ère. Elle devint *Caesarea,* capitale de la Maurétanie, sous le règne de Juba II le prince numide. En l'an 40, elle est colonie romaine qui sera ruinée par le rebelle Firmus en 372 et reconstruite par les Byzantins. Les Arabes l'occupent au VIIIe siècle mais en sont chassés au XIVe par Abou Inan, prince de la dynastie berbère des Mérinides. Enfin, Kheïr ed-Dine s'en empare en 1520.
En 1531, Andréa Doria, amiral génois au service de Charles Quint, entre dans le port et incendie une partie de la flotte barbaresque, mais il échoue dans une tentative de débarquement. Cherchell restera un nid de pirates d'où partent les attaques contre les navires de la chrétienté. En 1665 une petite escadre commandée par le duc de Beaufort, puis celle de Duquesne en 1682 entrent dans le port et font donner le canon. Pendant près de deux siècles Cherchell vit paisiblement, puis le 26 décembre 1839 la population pille un bateau de commerce français encalminé devant le port. Le 15 mars 1840 la France envoyait un petit corps de débarquement occuper la ville...
***Ci-dessus :* au premier plan, l'îlot Joinville portant un phare et abritant un petit port militaire ; à gauche, l'ancien port turc et la place romaine plantée d'arbres et prolongée par une église de style grec. En arrière-plan, le théâtre romain entièrement dégagé depuis 1917 ; à droite, les Thermes de l'Ouest en fort mauvais état. A gauche, sur la route d'Alger, les ruines de l'amphithéâtre où, selon la tradition, sainte Marcienne aurait subi le martyre. Au fond, les contreforts verdoyants du massif des Beni-Menasser.**



Le « Colbert », croiseur anti-aérien.

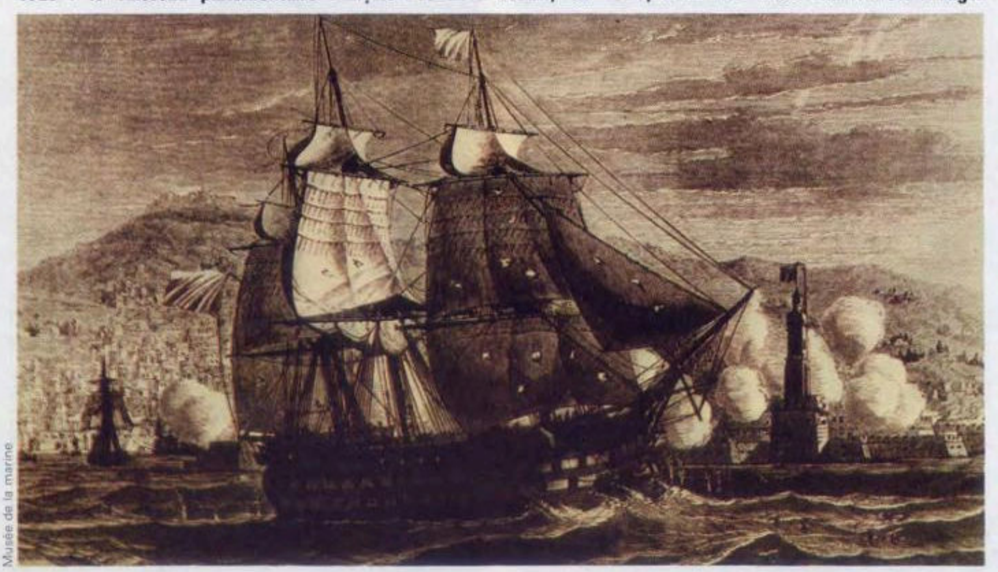
Sommaire Historia magazine spécial n° 383

Couverture : Sirpa/D.P.P.

COMMANDOS ET SURMAR : LA ROYALE

René Bail

Ci-dessus : le porte-avions *Arromanches* (ex-*Colossus*), mis en service en décembre 1944, qui fut incorporé à la marine française en 1946 à titre de prêt de la marine britannique et cédé à la marine française en 1951. *Ci-dessous :* le vaisseau parlementaire français *Provence* essuie, en 1829, le tir des canons turcs devant Alger.



Musée de la marine

En novembre 1954, dès le début des « événements », la marine se trouve engagée en Algérie aux côtés des forces de l'armée de terre et de l'aviation. Elle est alors loin de se trouver en *terra incognita*. Au cours du Grand Siècle, les escadres de Duquesne, de Tourville, de d'Estrées ont bombardé et incendié à trois reprises Alger, le repaire des Barbaresques, utilisant pour la première fois des galiotes à bombes. En 1830, c'est l'appui militaire et logistique de la flotte de l'amiral Duperré qui a permis le transport de 37 000 hommes et le succès du débarquement de Sidi-Ferruch, le 14 juin, le bombardement des forts du front de mer par l'escadre assurant ensuite la prise d'Alger le 5 juillet. Enfin, au cours des deux guerres mondiales, et surtout de 1940 à 1942, la marine a subi en Algérie le contrecoup de tous les événements douloureux de l'histoire française, le drame de Mers el-Kébir, les com-

dès le début de 1955, les commandos de la marine s'installent dans l



René Bail

◀ Escorteur en patrouille. Veille haute. L'escorteur assure non seulement la surveillance de la côte, en liaison avec les appareils de l'aéronavale, mais encore observe le cabotage et la grande navigation dans les limites des eaux territoriales ou en dehors.

bats d'Oran et d'Alger dans le cadre de l'opération « Torch ».

En tout cas, à la fin de 1954, la marine est solidement implantée en Algérie. Le commandement maritime se trouve à Oran. Celui-ci relève de la IVe région, qui recouvre alors toute l'Afrique du Nord. En 1956, Mers el-Kébir deviendra le siège de la 4e préfecture maritime. A la suite des travaux considérables amorcés avant 1939 et poursuivis avec une ampleur nouvelle au lendemain de la guerre, Mers el-Kébir constitue alors une base « atomique » avec d'énormes installations souterraines. Avec ses annexes, l'aérodrome de Lartigue et le centre amphibie d'Arzew, la marine dispose là d'un des meilleurs points stratégiques en Méditerranée, d'une espèce de domaine réservé en Algérie même. L'écho des événements parviendra quelque peu assourdi, d'autant qu'un calme absolu régnera pendant de longues années à Oran.

Indépendamment des séjours de l'escadre à Mers el-Kébir, il n'en reste pas moins que les moyens dont la marine dispose en temps normal en Algérie sont relativement faibles : une demi-douzaine d'escorteurs et de patrouilleurs. Il n'est pas inutile non plus de rappeler que la marine a été durement sollicitée pendant la guerre d'Indochine et qu'elle se trouve alors en pleine renaissance. La plupart des bâtiments encore en service sont des unités lancées avant 1939 et plus ou moins refondues, comme les navires de ligne *Richelieu* ou *Jean-Bart* ou les croiseurs de la série *Georges-Leygues* ou *Terrible*. La flotte dispose encore de navires cédés par les Alliés, comme les porte-avions légers *Arromanches*, *La-Fayette* ou *Bois-Belleau*, ou bien de navires ex-allemands ou ex-italiens. Les nouvelles unités, comme le croiseur *Colbert* ou les escorteurs type *Surcouf* ou *Brestois*, sont encore en chantier ou bien commencent seulement leurs essais. Quant aux futurs porte-avions type *Clemenceau*, ils n'ont pas encore été mis sur cale.

Avec les premiers troubles, la marine n'en renforce pas moins son dispositif et l'on voit bientôt se dessiner les tâches qui seront les siennes au cours du conflit. Les forces permanentes sont portées à une quinzaine de bâtiments légers, escorteurs, patrouilleurs, renforcés par des navires de pêche réquisitionnés. L'escadre multiplie en même temps les missions de présence et de grands bâtiments effectuent des séjours prolongés devant certains points névralgiques. C'est ainsi que le croiseur *Montcalm* stationne à Philippeville de septembre à novembre 1955. Simultanément, les bâtiments de la force amphibie assurent de nombreux transports, en particulier entre Toulon et Arzew.

En canots pneumatiques

Mais la marine dépasse largement le cadre de ses missions réputées traditionnelles : présence, surveillance, soutien logistique. Les marins vont intervenir à terre. Dès la fin de 1954, dans l'éventualité de troubles, des compagnies marines de protection s'installent dans les ports principaux : Philippeville, Bône, Alger, Oran, Mers el-Kébir, Arzew, Lartigue. Les effectifs de l'aéronavale se renforcent autour de Mers el-Kébir sans oublier la base de La Sénia, près d'Oran. Mais la marine va aller plus loin avec la participation de ses commandos aux opérations terrestres dès les premiers mois de la rébellion.

Au départ, l'action de ces commandos reste cantonnée à une région littorale, en quelque sorte dans la zone d'action des canons de l'escadre. Il s'agit de la bordure du Constantinois avec les ports de Collo, Philippeville, Herbillon, Bône, La Calle. C'est dans ce secteur que s'installent à partir du début 1955 les commandos « Trepel », « De-Penfentenyo », « De-Montfort ». Ces unités, composées d'éléments triés sur le volet, rompus aux actions courtes et brutales, portent le nom d'officiers tués dans le cadre d'opérations de commandos au cours de la seconde guerre mondiale ou au début de la guerre d'Indochine, où ils ont eu à maintes reprises l'occasion de s'illustrer.

En tout cas, ce secteur du Constantinois est un des plus difficiles de l'Algérie. Difficile d'abord par les conditions naturelles : des montagnes peu praticables, couvertes d'une végétation impénétrable, d'une véritable jungle par endroits. Difficile encore par la présence de l'A.L.N. qui, dès les premiers mois de 1955, a littéralement pourri la région. Les fellaghas, bien ravitaillés à partir de la Tunisie, en contact étroit avec la population misérable des douars forestiers, bénéficient d'une impu-



René Bail

« Siroco », centre des fusiliers marins situé au cap Matifou, près d'Alger. Là, dans un décor paradisiaque, on transformait les marins en « biffins ». Les jeunes y suivaient un entraînement très poussé afin de faire face à la guérilla dans les meilleures conditions possibles. ▶

nité à peu près totale. Ils assiègent littéralement les petits ports de la côte qui ne peuvent plus communiquer que par mer avec le reste de l'Algérie. Le 17 avril 1956, une bande poussera l'audace jusqu'à attaquer en pleine nuit le port d'Herbillon.

Au moment où l'insurrection fait tache d'huile, déferle littéralement d'est en ouest à travers l'Algérie, c'est toute une reconquête qu'il faut envisager.

Cette situation donne la clé d'une série d'opérations combinées menées au cours du printemps de 1956, avec l'appui de l'escadre, des commandos et des forces aériennes. Il s'agit en priorité de dégager la côte. Une opération de ce genre est déclenchée le 4 avril 1956 sous les ordres de l'amiral Barjot. Le *Georges-Leygues* et l'aviso *Élan* appuient de leurs feux le débarquement du commando « Trepel », en canots pneumatiques, dans la région de Collo infestée de fellaghas. Dix jours plus tard, une opération identique se produit près de Bône. Un groupe de maquisards retranché dans une mechta est anéanti par le tir de l'escorteur *Guichen*. C'est encore le commando « Trepel » qui réplique à l'attaque d'Herbillon.

A partir de l'été de 1956, les commandos peuvent commencer à agir dans l'intérieur. Mais les premières opérations, menées de jour, au voisinage des ports, sont dures et décevantes. Ce n'est qu'une succession d'embuscades inopinées, à bout portant, marquées par des pertes cruelles. Malgré l'emploi de chiens parfaitement dressés, les poursuites ne donnent aucun résultat et s'enlisent dans une végétation dense.



Y.-G. Bergès



René Bail

Ci-dessus : le port d'Alger. **Ci-contre :** Oran, où se trouve, en 1954, le commandement maritime. **Ci-dessous :** Mers el-Kébir, base aux énormes installations souterraines antiatomiques. Avec ses annexes, l'aérodrome de Lartigue et le centre amphibie d'Arzew, la marine dispose là d'un des meilleurs points stratégiques de la Méditerranée.



René Bail







Sur le *De-Grasse,* tout est paré pour la revue qui doit avoir lieu dans le port d'Oran. Le *De-Grasse,* croiseur antiaérien construit par les chantiers de Lorient et de Brest, a été mis en service en 1956. Équipage : 85 officiers, 190 officiers mariniers et 710 hommes.

un paysage vide, anorma

Quant au renseignement, il est proprement inexistant ou inopérant, compte tenu de la complicité des populations.

Au mieux, un coup de filet suivi d'un ratissage en règle comme celui de la mechta Sgaa, à proximité d'Herbillon, n'aboutit qu'à la découverte d'équipements militaires, de quelques munitions et papiers et à l'arrestation de six suspects. La troupe a réussi à déguerpir à temps. La poursuite déclenchée par le commando « Trepel » met cependant les marins sur la piste des fuyards. On retrouve les traces d'un repas récent... Mais bientôt cette piste est perdue et il faut procéder au retour en plein jour, en pleine chaleur, dans un décor vide, anormalement vide. Pas le moindre berger, le moindre bûcheron, le moindre bourricot. Et soudain, quand le convoi de camions franchit l'oued el-Saïd, c'est l'embuscade. Une fusillade nourrie, brutale, se déchaîne. Un homme est tué, un quartier-maître, le chef de section est grièvement blessé. La réplique n'en est pas moins violente, le terrain dégagé sous le feu des armes automatiques et des lance-grenades. Le bilan reste, cependant, bien maigre. Trois fellaghas tués, des traces de sang sur la route, dans les buissons... Une fois encore, la bande du Filfila, commandée par Anachi Rabah, a réussi à décrocher, à se fondre dans le djebel, dans la forêt.

Un tournant se manifeste malgré tout, avec la généralisation des opérations de nuit. Dès la tombée du jour, de petits groupes s'évanouissent dans le djebel. Silencieusement, par des itinéraires bien étudiés, en liaison radio constante, ils sillonnent un secteur, tendent des embuscades à leur tour et, au bout du compte, grignotent les rebelles. En même temps, un contact quasi permanent est maintenu avec les habitants des douars et le renseignement commence à affluer. Des opérations « coup de main », fructueuses, se multiplient. A partir de la fin de 1956, une amélioration sensible apparaît. Sans qu'aucune destruction spectaculaire de katiba soit intervenue, les fellaghas se montrent plus circonspects. La région cesse d'être une république de l'A.L.N. Preuve tangible de l'assainissement, le convoi hebdomadaire lancé sur la route de Bône n'est plus attaqué systématiquement.

Au début de 1957, les commandos marine sont progressivement retirés du Constantinois et transférés dans l'Oranais, dans la région de Nemours, où ils agissent en liaison avec la 1re D.B.F.M. Un nouveau déplacement intervient en juin 1959 et les commandos se retrouvent dans le Sud oranais, dans la région Aïn-Sefra-Géryville. Ce déplacement des unités d'intervention marque une étape de la guerre. Les mesures prises par le commandement commencent à procurer des dividendes. Avec le bouclage des frontières, l'Algérie devient une espèce de champ clos où les fellaghas se trouvent en quelque sorte livrés à eux-mêmes, privés de ravitaillement en armes et en munitions et de l'arrivée de renforts. Des unités entières de l'A.L.N. restent l'arme au pied au Maroc et en Tunisie, derrière des barrages électrifiés, dont l'efficacité s'améliore de mois en mois.

Dès lors, dans nombre de régions, la sécurité, la pacification, peuvent être assurées par des unités normales de secteur, tandis que les groupes mobiles d'intervention vont pouvoir se consacrer à la contre-offensive et briser les tentatives d'infiltration le long des frontières ou casser les katibas importantes qui subsistent sur certains points du territoire. C'est dans le cadre de cette reconversion que se constitue dans le Sud oranais le « groupement des commandos marine ». Placée sous les ordres d'un capitaine de corvette, cette formation recouvre les commandos « De-Montfort », « De-Penfentenyo », « Trepel » et « Jaubert ». Trois se trouvent simultanément en activité, tandis qu'un quatrième, par roulement, effectue des périodes de remise en condition au centre du corps amphibie de la marine à Toulon.

Comme il se doit pour une formation d'ascendance marine, le groupement bénéficie, pour ses besoins en personnel et en matériel, de l'appui de la base d'Arzew,



Mafart

où se trouve le centre d'intervention par opérations amphibies. Sur place, que ce soit à Aïn-Sefra ou à Géryville, les commandos ne disposent pas d'installations en dur, mais d'un camp mobile, composé de tentes. Quant aux mouvements, ils sont assurés par camions, par avions et surtout par hélicoptères, avec, en particulier, le groupe d'hélicoptères de l'aéronautique navale, le G.H.A.N. nº 1.

Un homme seul sur un piton

La genèse du G.H.A.N. 1 ne manque pas d'intérêt. C'est en juin 1955 que l'aéronavale commence à participer aux opérations héliportées avec deux Sikorsky. Près de 400 heures de vols opérationnels sont effectuées par les deux appareils et l'un des pilotes réussit d'ailleurs l'exploit assez rare de se poser dans le Sud algérien, au-dessous du niveau de la mer. Un an plus tard, à un moment où personne ne discute plus les avantages de l'hélicoptère dans les opérations antiguérilla, l'aéronavale réussit à se faire attribuer plusieurs des appareils lourds acquis par la France aux États-Unis. La capacité de ces appareils est d'une vingtaine d'hommes.

En septembre 1956, après une période de formation intense des pilotes, la première flottille de « bananes volantes » apparaît. C'est la 31-F. Et, à la fin de l'année, devenue opérationnelle, elle s'installe à Sétif. Un petit noyau de 7 officiers, 40 officiers mariniers et 35 quartiers-maîtres et matelots se trouve isolé dans l'intérieur, tout en s'efforçant de conserver les traditions de la marine. Deux mois plus tard, les résultats sont déjà tangibles. Il y a d'abord l' « épicerie ». En 600 heures de vol, la 31-F a transporté 6 000 hommes et 40 tonnes de fret. Mais la logistique n'est pas tout. Il y a des missions plus nobles. La formation participe à plusieurs opérations dont le bilan est loin d'être négligeable. Une innovation marine qui fera école décuplera bientôt l'efficacité des hélicoptères : l'installation d'un canon de 20 mm à bord de certains appareils, promus au rang d' « hélicanons ». En attendant, le 16 novembre 1956, six Piasecki marine participent, près de Bou-Saada, à la destruction d'une bande de 54 fellaghas. Dix jours plus tard, près de Tébessa, le bilan porte sur 40 autres *djounoud*.

L'opération de ramassage se termine par un incident cocasse qui aurait pu devenir tragique. L'affaire est menée avec une telle rapidité qu'un homme reste seul, planté sur un piton! C'est le photographe de la flottille. Sa mésaventure s'explique. Les fumigènes du marquage ont mis le feu à des broussailles et les hélicoptères n'ont pu se poser qu'à 200 mètres de l'endroit prévu... Le malheureux, dans une course échevelée, son écharpe blanche flottant au vent, a bien tenté de rejoindre le dernier hélicoptère, mais trop tard. Le spectacle n'échappe pas à l'avion d'observation, qui ne trouve rien de mieux que d'alerter la chasse : « Venez faire une passe par ici. Il y a un fellagha en uniforme qui se sauve. Son turban pend derrière lui »! Le leader des hélicoptères sauve le « fuyard » d'un sort peu enviable : « Ne tirez pas, c'est mon photographe! »

En 1958, le groupement hélicoptère marine s'étoffe. C'est à ce moment qu'il devient le G.H.A.N. 1 avec trois flottilles,

René Bail

E.C.P.A.



Ci-dessus : **à Nemours débarquent du LST *Dives* des « pompons rouges » venus de l'école de fusiliers marins « Siroco » pour la relève et le renfort du contingent de la D.B.F.M. Le *Dives* peut transporter 1 800 tonnes de matériel, embarquer 4 chalands du type LCVP et un maximum de 807 passagers. *Ci-contre :* la vie dans un petit poste. Sur le barrage algéro-marocain, la D.B.F.M., répartie en trois bataillons, a pour mission d'en assurer l'étanchéité.**

la 31-F, la 32-F et la 33-F. La première, après sa période de rodage près de la frontière tunisienne, s'installe à Sidi-Bel-Abbès au printemps de 1959. Les hauts plateaux constitueront son domaine d'élection. A partir de Tafaraoui, près de Mers el-Kébir, la 32-F opère essentiellement en Oranie, avec des H.S.S.I., version marine des H-34 de l'air. Quant à la 33-F, elle se consacre plus spécialement, en Oranie elle aussi, à l'évacuation d'urgence des blessés.

En dehors des missions héliportées, l' « épicerie », là encore, ne perd pas ses droits : 200 tonnes de matériel et 50 000 hommes transportés le plus souvent au profit de l'armée de terre. Mais c'est surtout dans le cadre des opérations menées par les commandos marine que le G.H.A.N. 1 a pu donner toute sa mesure.

Avec ces unités, le bras de la marine ▶



De Havilland *Vampire* Mk-5 ; réacteur : De Havilland Goblin 2 de 1 400 kg de poussée ; envergure : 11,56 m ; longueur : 9,37 m ; hauteur : 2,69 m ; poids à vide : 3 310 kg ; poids total : 5 600 kg ; vitesse max. : 860 km/h ; plafond opérationnel : 12 000 m ; armement : 4 canons de 20, 8 roquettes ou 2 bombes de 227 kg.

puis, seule solution : faire "boule de feu"

s'allonge, en effet, plus que jamais à l'intérieur des terres. Là encore, ce sont des opérations pénibles, souvent décevantes, mais dans un terrain plus dégagé et menées sur des renseignements de valeur. Pour les commandos, il s'agit de briser les tentatives de groupes venus du Maroc qui, par les monts des Ksour ou le djebel Amour, cherchent à pénétrer au cœur de l'Algérie après avoir contourné le barrage ouest par le sud. L'adversaire reste toujours le même, âpre et tenace. De toutes les affaires, on ne peut citer que quelques exemples.

Au début de juillet 1959, une opération d'encerclement est montée sur renseignements contre des éléments de la wilaya 5 regroupés dans le djebel Medboua, à une vingtaine de kilomètres au sud-est d'Aflou. Des unités de l'armée de terre participent à l'affaire aux côtés des commandos marine. Pendant que le bouclage interviendra, une section de « Trepel » sera héliportée au sommet de la falaise du djebel. Vers 7 heures, la chasse mitraille la corniche et après ce straffing, vers 7 h 30, cinq hélicoptères s'approchent avec 30 hommes du commando. Mais les deux premiers appareils sont accueillis par un feu intense d'armes automatiques. Ils n'ont que le temps de faire sauter leurs 12 hommes et de décoller au plus vite.

Les trois autres appareils posent alors le reste de la section 800 mètres plus loin sur la corniche. Mais, là encore, l'accueil est « chaud ». Pendant une heure interminable, les deux petits groupes, totalement isolés, sont menacés d'être submergés et anéantis. La seule solution est de faire « boule de feu » et d'attendre des renforts.

Force est de constater que l'opération est tombée en plein dans le campement installé par les fellaghas en bordure du djebel. En tout cas, c'est un second maître qui sauve probablement la situation dans le premier groupe. Quoique grièvement blessé au ventre, il bloque l'attaque des fellaghas en s'emparant d'un fusil mitrailleur dont le servant vient d'être touché.

Vers 8 h 30, le commando « Jaubert » arrive en renfort. Il est héliporté lui aussi sur la corniche, mais encore plus loin que le deuxième groupe, ce qui ne l'empêche pas de tomber, à son tour, sur les fellaghas, dont le bivouac s'allonge sur deux kilomètres. Après deux heures de combat acharné, « Jaubert » réussit à rejoindre les deux éléments de « Trepel » et à rejeter les rebelles. La bataille s'achève sur un bilan assez sévère. Si on compte une quinzaine de cadavres de fellaghas, une mitrailleuse et plusieurs fusils récupérés, plusieurs membres des commandos n'en ont pas moins été tués ou blessés et trois hélicoptères atteints par des tirs d'armes automatiques.

S'il est des bilans lourds, il en est de navrants. C'est ce qui se produit le



Cuistots au travail. ▶ Dans la marine, la cuisine est toujours excellente et n'est pas cuisinier à bord qui veut. Des examens très sérieux sont passés et seul un grand chef obtient le titre de cuisinier de table, qui lui permet de servir le commandant ou l'amiral. Sur les grands bâtiments, il y a jusqu'à quatre cuisines : de l'équipage, des officiers mariniers, des officiers et du commandant.



Le croiseur *Georges-Leygues,* ▶ construit par les chantiers de Penhoët, mis en service en 1937. 7 600 tonnes ; dim. : 177 × 17,48 × 6,58 m ; vitesse : 31 nœuds ; arm. : canons de 9,52 mm, 9,86 mm, 24,40 mm, 16,20 mm ; puissance : 84 000 CV ; équipage : 32 officiers et 642 hommes.

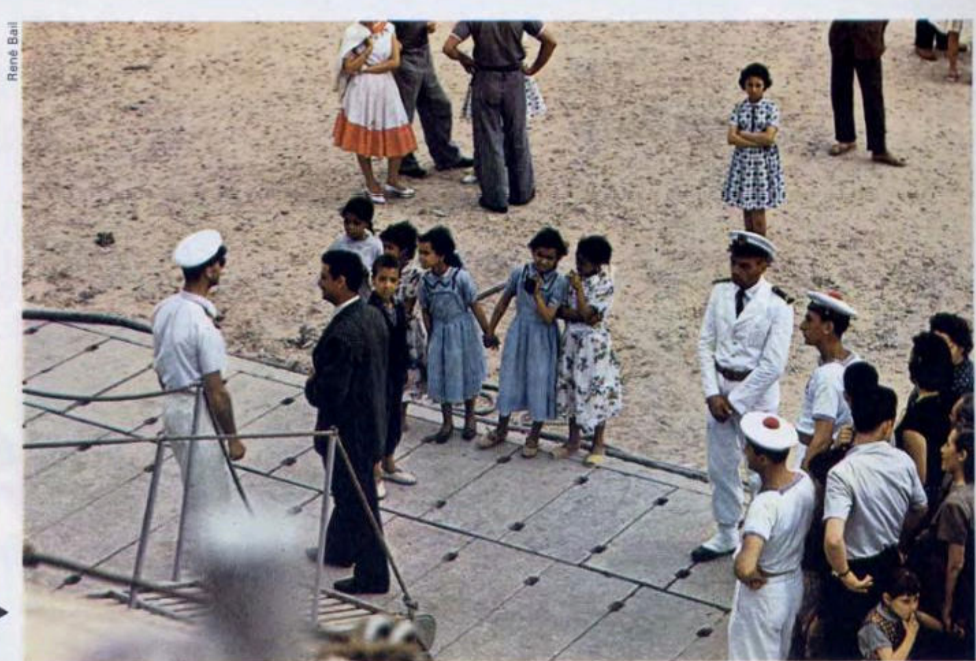
16 août 1959. En liaison avec la 13e division mobile du général Crépin, les commandos « De-Montfort » et « Jaubert » sont découplés contre une katiba qui vient de franchir le barrage frontière près d'Aïn-Sefra. Au début de l'après-midi, le bouclage est en place autour du groupe, localisé dans le djebel Bou-Lehrfad. Les commandos sont héliportés sur plusieurs crêtes situées à 1 300 mètres d'altitude.

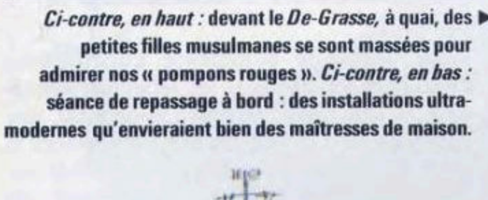
Le contact est établi. Au prix de rudes accrochages, la première ligne est nettoyée. On retrouve quatre cadavres et trois fusils sur le terrain. La progression du commando « De-Montfort » reprend alors pour se heurter bientôt à une résistance particulièrement vive. Il faut très vite demander l'appui de l'aviation, puis de l'artillerie.

L'objectif est une crête à 300 mètres en avant du commando. Le réglage débute par un fumigène jugé « bon en portée et en direction », puis par deux salves de réglage, encore trop courtes de 100 mètres. Après une dernière correction, le D.L.O. ordonne le tir d'efficacité. C'est la catastrophe. Le tir s'abat d'abord sur l'objectif, puis se décale et tombe en plein sur les positions du commando. En quelques instants, on compte 6 morts et 12 blessés. Le chef du commando lui-même est mortellement atteint. Malgré ce tragique incident, la destruction de la katiba s'achèvera au cours de la nuit et de la journée du lendemain.

Il est, cependant, des opérations largement payantes comme celle qui aboutit à la disparition du « commandant » Mendjoub, *alias* Zakaria, l'adjoint militaire de la wilaya 5. Depuis des mois, celui-ci échappe aux mailles du filet et se sert toutes les nuits d'un appareil émetteur, un A.N.G.R.C. 9; c'est ce qui va causer sa perte. A trois reprises, du 2 au 4 février ▶

René Bail





Ci-contre, en haut : **devant le *De-Grasse*, à quai, des petites filles musulmanes se sont massées pour admirer nos « pompons rouges ». *Ci-contre, en bas :* séance de repassage à bord : des installations ultramodernes qu'envieraient bien des maîtresses de maison.** ▶

René Bail

John Batchelor

▶ COMMANDOS...

Noël à bord : sapin et repas fin de rigueur. Mais aussi la messe de minuit, qui fait partie des traditions de la marine. Tous catholiques ou non, pratiquants ou non, y assistent dans le recueillement. Autre tradition de la marine française, la morue le vendredi saint. Un commandant qui ne se conformerait pas à cette coutume serait plutôt mal vu de son équipage, même du plus mécréant des matelots.



E.C.P.A.



Y.-G. Bergès

1960, un avion gonio situe l'emplacement des émissions. Le poste se trouve à une centaine de kilomètres au sud-ouest de Frenda. La région est difficile; c'est celle des chotts, au cœur des hauts plateaux. Un paysage de dunes parsemées de touffes d'alfa, parcouru par des nomades de cœur avec la rébellion.

Une opération est naturellement envisagée. Mais la conception en est difficile. De nuit, il ne faut pas y songer. La navigation sera incertaine et les pales des hélicoptères soulèveront une poussière intense. L'obscurité sera en outre peu propice au regroupement, au ratissage et à une éventuelle poursuite. On agira donc à l'aube et on tâchera de sauter directement sur le P.C. de Zakaria, abrité très probablement sous une simple tente, une *rhaïma.* La précision du repérage est de l'ordre du kilomètre. Au total, l'opération prévue est d'envergure. Indépendamment du commando qui visera le P.C., deux autres commandos seront héliportés à une dizaine de kilomètres au nord et entoureront la position sur un large cercle. Participeront encore à l'affaire trois unités d'intervention héliportées et des forces terrestres qui assureront un bouclage très large, avec contrôle de toute la population.

L'opération « Sauterelle » démarre le 5 février avant l'aube. Temps couvert, plafond bas avec éclaircies au-dessus des chotts. A 8 heures, neuf hélicoptères se

l'orage se déchaîne à l'aube sur la cote 1705 du djebel Benidir

Des Sikorsky ont amené des commandos marine sur le terrain. Les pilotes d'hélicoptère en Algérie, feront un magnifique travail, n'hésitant pas, pour déposer les hommes le plus près possible de leur objectif, à se poser dans des conditions souvent acrobatiques. ▶

trouvent à hauteur de l'emplacement présumé du P.C. Un hélicanon doté d'une pièce de 20 mm « traite » la zone. A 8 h 30, six appareils déposent une quarantaine d'hommes de « Jaubert ». Les trois autres s'apprêtent à effectuer la même manœuvre quand un des hélicanons signale qu'à 6 kilomètres de là, on aperçoit un petit groupe de fellaghas en armes qui viennent de démonter une *rhaïma* avant de s'enfuir en courant. Le programme est instantanément modifié. Les trois derniers hélicoptères déposent leurs 24 hommes à moins de 600 mètres des fuyards.

Opération « Sauterelle »

La poursuite commence aussitôt. Au bout de 3 kilomètres, les fellaghas s'arrêtent et font face, retranchés derrière une petite dune. Les commandos débordent la position, consciencieusement mitraillée par les hélicanons. Bientôt, la résistance des rebelles faiblit. Un irréductible tient encore tête avec une carabine automatique. Son uniforme, son ceinturon révèlent un chef, à n'en pas douter. Zakaria peut-être. Au moment où il recharge sa carabine, une rafale l'abat. En quelques instants, tout le groupe est sur lui. Le chef fellagha n'est plus. Au dernier moment, il a tenté de dégoupiller une grenade. Aucun doute, c'est bien Mendjoub, *alias* Zakaria. La main gauche amputée d'une phalange en apporte la preuve indiscutable.

René Bail





René Bail



John Batchelor

◀ Sikorsky S-58 (H-34 *Choctaw* dans la nomenclature de l'U.S. Air Force). Moteur Wright R-1820 de 1 525 CV. Diam. du rotor : 17,07 m ; long. du fuselage : 20,06 m ; haut. : 4,32. Poids à vide : 3 468 kg ; poids total : 5 383 kg ; équipage : 2 hommes, 12 passagers.

Tout n'est cependant pas terminé. Avec l'appui des hélicanons, il faut réduire le reste de l'état-major F.L.N. On compte bientôt six morts et trois prisonniers. La fouille méthodique, méticuleuse du terrain intervient ensuite. Elle permet de retrouver le poste émetteur radio enfoui dans le sable. Il est près de midi. L'opération « Sauterelle » est terminée. Elle se solde par la disparition du chef fellagha le plus redoutable et le plus rusé de toute l'Oranie. Par sa réussite absolue, elle sera surnommée « l'opération sans bavure ».

Il faut d'ailleurs bien admettre qu'à partir de 1960 les commandos sont passés maîtres dans l'art des opérations combinées et qu'ils ont l'initiative des opérations. C'est ainsi que, le 6 avril, la katiba 531 va être pratiquement anéantie. Pour la circonstance, le commandement a bien fait les choses. Les 32-F et 33-F participent à l'affaire, en liaison avec les B-26, les T-6, les *Mistral*... Des pistes venant d'Aïn-Sefra, de Tiout, de Colomb-Béchar, d'El-Abiod, de Géryville affluent des colonnes de camions dans des nuages de poussière. Mais le coup décisif sera porté par les commandos que les hélicoptères déposeront en trois groupes sur la cote 1705 du djebel Benidir, une montagne farouche et déserte. C'est là que se trouve la « 531 ». Le renseignement est, paraît-il, absolument sûr.

A l'aube, l'orage se déchaîne sur la cote 1705, véritable nid d'aigle. Les B-26 lâchent des grappes de bombes. L'approche de la 32-F n'en est pas moins terriblement délicate. Des pentes abruptes, voire des parois verticales, un fort courant d'air « rabattant ». Préparée par le feu intense des hélicanons qui mitraillent rochers et broussailles, l'opération réussit cependant parfaitement et les hommes jaillissent des « libellules » avant de se disperser dans les éboulis.

Pour l'instant, pas la moindre réaction. Piège ? Attaque éventée ? Faux renseignement ? L'escalade de la cote 1705 commence malgré tout et, soudain, c'est un feu ▶

Sirpa/D.P.P.



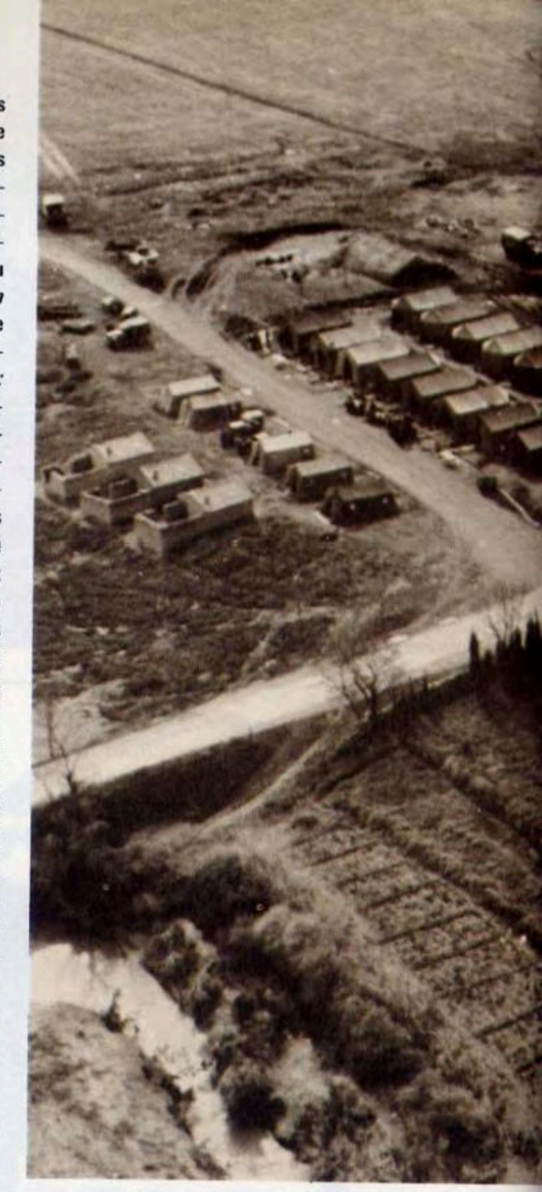
A gauche : mécaniciens hélicoptères dans un hangar du G.H.A.N., 32ᵉ flottille H.S.S.1. *A droite :* les Sikorsky, qui ont rendu tant de services pendant la guerre d'Algérie, se retrouveront sur les grands porte-avions modernes du type *Foch* et *Clemenceau*. *(Photo :)* le *Foch*.



E.C.P.A.



Chantaz



A gauche en haut : des commandos marine viennent d'être amenés sur le terrain. *Au centre :* départ en opération. *En bas :* entraînement sur *Zodiac* au camp de « Siroco ». *En bas à droite :* équipe radio sur le Bou-Lehrfad. *Extrême droite :* fusiliers marins en opération. *Ci-contre à droite :* camp du groupement commandos hélicoptères. Les activités de la marine sur terre ne se limiteront pas aux seules opérations de commandos effectuées par les « bérets verts » et les fusiliers marins des groupements d'intervention. Avec la 1re D.B.F.M., les marins vont mener en Algérie une gamme complète d'opérations. Composée presque entièrement de rappelés de la classe 53/1, la 1re D.B.F.M., outre l'appui des commandosmarine, qui opéreront dans son secteur jusqu'en 1959, disposera d'une section d'avions d'observation, d'un peloton à cheval et d'un peloton cynophile.



René Bail



Musée de la marine

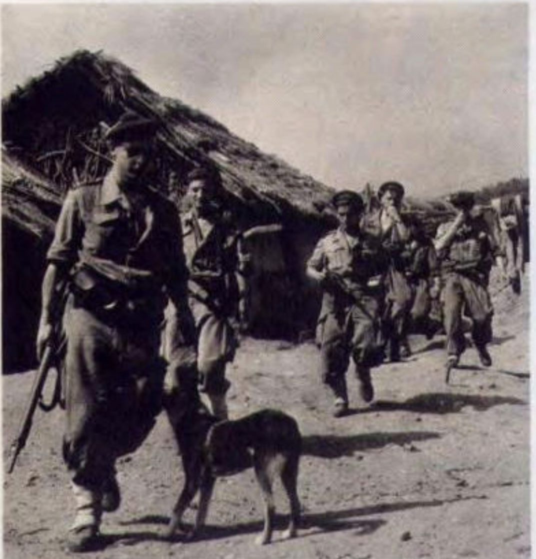
une falaise rocheuse truffée de fellaghas

d'enfer, ponctué par les rafales sèches et diablement précises des M-42. Il faut s'arrêter, mettre les blessés à l'abri, repartir sous la protection des roquettes d'un groupe de T-6. C'est alors un commando de supplétifs, « Cobra », qui se trouve en tête. L'avance est à nouveau bloquée. Les hélicanons reviennent à la charge, suivis des B-26. Un autre commando est envoyé en renfort, mais la situation de « Cobra » reste délicate et les fellaghas répliquent rageusement au feu des hélicoptères.

A la nuit, il ne reste plus qu'une quinzaine de rebelles, mais il s'agit d'irréductibles. Malgré un déluge d'obus et de bombes, ils s'accrochent toujours et tiennent encore à l'aube. Un dernier bombardement en règle des hélicanons, des B-26, des T-6, suivi d'un assaut brise enfin leur résistance. Les commandos trouvent sept cadavres tombés à leur poste de combat, les armes à la main. Hommage muet. Il ne



Musée de la marine



Musée de la marine

reste plus qu'à démonter l'opération et laisser le fier Benidir à son isolement. La katiba 531 n'est plus.

Au cours des mois suivants, les succès des commandos se multiplient. Le 6 mai 1960, le groupement au complet dégage un petit détachement de la légion durement accroché sur le Mzi, près d'Aïn-Sefra, par une bande de fellaghas venue du Maroc. Après un dur combat, la bande paraît en fuite. Mais la fouille du terrain révèle des surprises. Les grenades jetées dans les trous, les caches, sont relancées à l'extérieur avec une rare maîtrise et explosent aux pieds des commandos. La katiba s'est littéralement enfouie dans le sol. Le bilan n'en est pas moins fructueux : 76 morts, 24 prisonniers chez les *djounoud*, une mitrailleuse, 68 fusils et 14 mitraillettes récupérés. On compte deux morts et dix blessés chez les commandos.

Le 4 juillet, c'est le commando « De-Penfentenyo », de retour d'une cure de rafraîchissement au corps amphibie de Saint-Mandrier, à Toulon, qui donne la chasse à la katiba 533. Celle-ci vient de se manifester par l'enlèvement de quatorze notables musulmans. Grâce au renseignement donné par un suspect, une quarantaine d'hommes sont déposés par hélicoptères dans la région de Ghassoul, au débouché de l'oued Melal. Un hélicanon est de la partie et d'emblée s'adjuge quelques fellaghas qui tentent de fuir dans le lit de l'oued. En fin de journée, le dernier groupe du commando achève le bouclage de la position. Le nettoyage des « rochers-blockhaus » commence alors à la mitraillette, à la grenade, et se termine au poignard. A la nuit, une dernière casemate naturelle est réduite. Trois fellaghas sont tués et cinq faits prisonniers. Là encore, le bilan est fructueux : 23 morts et 10 prisonniers.

Un petit jeu éprouvant

Dès lors, les commandos dominent la situation. Ils connaissent maintenant parfaitement le terrain, la région. Ils multiplient les ruses, les astuces. La nuit, des colonnes de camions... vides sillonnent les routes et donnent le change aux guetteurs, tandis que les « bérets verts » se livrent à des marches éreintantes à travers les touffes d'alfa et la rocaille. Des sections franchissent le barrage électrifié par la chicane, nomadisant pendant deux ou trois jours, avec le barda indispensable, eau, armes, munitions. Les commandos font du « chouf », c'est-à-dire tendent des embuscades aux points d'eau, aux passages obligés. Ils portent la guerre sur le propre terrain de l'adversaire.

Il s'agit là d'un petit jeu éprouvant avec des stations interminables en pleine chaleur, sous un soleil de plomb, et qui ne va pas sans surprises. C'est ainsi qu'en août « De-Penfentenyo » tombe sur une corvée d'eau de fellaghas. Un prisonnier révèle alors l'existence d'une katiba dans le dos du commando à moins de 200 mètres. Force est de retourner le dispositif, de faire face à l'orage. Le contact est des plus violents et, suivant l'usage, il faut nettoyer la falaise rocheuse truffée de fellaghas, réduire plusieurs nids de mitrailleuse, avant d'atteindre la crête. 40 rebelles sont à nouveau restés sur le carreau. Au total, à la fin de l'été de 1960, le Sud oranais semble purgé et les fellaghas basés au Maroc manifestent une répugnance croissante à franchir ou à tourner le barrage. **H**



René Bail

Parallèlement aux ▶ exercices de tir, close-combat, parcours du combattant et longues marches, les « saccos » du centre de « Siroco » suivent des cours de judo qui leur sont dispensés par le maître principal commando, une ceinture noire.



Ci-dessus : regroupement des troupes opérationnelles au moment du cessez-le-feu. *Ci-contre à gauche :* insignes de la D.B.F.M. et de l'école des fusiliers marins. *A droite, de gauche à droite :* insignes du centre Siroco, de la D.B.F.M., des commandos De-Penfentenyo, Jaubert, Trepel, du LST *Argens,* de l'escorteur *Pimodan,* du croiseur *Georges-Leygues.*

René Bail

Simon/A. Béry

LA D.B.F.M.

IL est une autre formation marine qui a été amenée de manière inattendue à entreprendre des opérations du même style que les commandos. C'est l'Ecole des fusiliers marins installée depuis 1945 au cap Matifou, à l'est d'Alger. Emergeant des palmiers, il y a là tout un ensemble de bâtiments appelé « Centre-école Siroco ». On y forme des brevetés fusiliers, spécialistes des opérations à terre et aptes en même temps à seconder le commandement à bord et dans les bases. Le centre comprend encore des cours de gradés fusiliers et de brevet supérieur, sans oublier une école d'officiers fusiliers. Au total, à l'époque où débutent les troubles, près de 1 000 marins se trouvent à Siroco.

Rapidement, le centre dépasse alors le stade de la théorie et de l'entraînement et constitue un « groupement d'intervention Siroco » chargé d'opérations effectives dans le secteur de Matifou, montagneux et boisé, truffé de fellaghas, comme on peut s'y attendre. En trois ans, de 1957 à 1960, une vingtaine d'opérations seront menées par les cadres et les élèves, non sans des pertes amères. Ces engagements rapides et brutaux illustrent le caractère de la guérilla, la lutte d'homme à homme.

L'opération du djebel Taoudet, le



◀ La pacification : des marins de la D.B.F.M. ont fait un méchoui « monstre » et invité tous les gens du village, femmes et enfants compris, à y participer. Une invitation qui sera si bien accueillie par la population que d'autres méchouis seront organisés.

23 juillet 1957, en apporte l'illustration. Elle met en jeu plusieurs compagnies et un commando de cadres et d'élèves. Vers 14 heures, celui-ci entreprend de ratisser un versant où l'aviation a décelé des mouvements suspects et procédé à des mitraillages. Les trois sections partent de la crête et fouillent la pente noyée dans une végétation dense. Et soudain, brutalement, c'est l'accrochage. Un officier des équipages et un second maître s'effondrent, grièvement blessés. Le reste du commando tente de briser la résistance adverse, sans succès. Les hommes de l'A.L.N. sont admirablement dissimulés dans le fouillis de la végétation et on ne peut envisager l'emploi d'armes lourdes de peur d'atteindre les camarades blessés et qui se trouvent à proximité de l'adversaire. A la nuit seulement, le commando reste maître du terrain. Un hélicoptère, après une manœuvre acrobatique, réussit à enlever les blessés. Au total, on déplore cinq morts. L'adversaire compte douze hommes mis hors de combat... Une opération banale, comme tant d'autres, chèrement payée.

Mais l'activité de la marine ne se limite pas aux actions de ses commandos, même avec l'appui des hélicoptères de l'aéronavale. La marine dispose aussi d'un véritable fief en Algérie, celui qui relève de la toute-puissante autorité de la 1re D.B.F.M. C'est là, dans le nord de l'Oranie, que les marins vont mener la gamme complète des opérations qui caractérisent la guerre d'Algérie. On peut fixer au 10 juillet 1956 la date de naissance de la 1re D.B.F.M., quand elle reçoit son drapeau du secrétaire d'État à la Marine, en présence du chef d'état-major général, l'amiral Nomy.

Composée presque entièrement de rappelés de la classe 53/1, la demi-brigade va être organisée et commandée, tout d'abord, par le capitaine de vaisseau Ponchardier, secondé par le capitaine de frégate de Joybert. Installée dans le secteur de Nemours, elle comprend, à partir d'août 1956, 3 000 marins répartis en trois bataillons de quatre compagnies chacun, dont une de commandement. Outre l'appui des commandos marine qui vont opérer dans son secteur jusqu'en 1959, la 1re D.B.F.M. dispose encore d'une section d'avions d'observation, d'un peloton à cheval et d'un peloton cynophile.

Dans la nuit

Le secteur qui lui est confié, en liaison avec la 12e D.I., est encore un des plus pourris d'Algérie au milieu de 1956. A proximité de Mers el-Kébir et d'Arzew, comme il se doit, il comprend une cinquantaine de kilomètres de côte depuis Nemours jusqu'à la frontière marocaine, sur une profondeur de 35 kilomètres. A la fin de mai, dès l'arrivée du 1er bataillon à bord du navire de débarquement *Chélif*, toute une série d'incidents illustre l'agressivité des fellaghas et l'insécurité générale de la région. Des bandes de 30 à 40 rebelles, bien ravitaillées depuis le Maroc, règnent en maîtresses dans le Nord oranais et multiplient destructions et attentats.

Dans la nuit du 14 au 15 avril 1956, une patrouille de marins tombe dans une embuscade en plein centre du petit port de Beni-Saf. On compte cinq blessés graves. Après l'affaire, il faut bien constater que la poudrerie a été pillée mais les explosifs sont restés à bord de trois camions immobilisés sur la route, réservoirs d'essence crevés au cours de l'engagement. Quelques jours plus tard, c'est un groupe de protection rurale qui est presque anéanti. Leur coup fait, les fellaghas ont pu se replier, en toute impunité, dans le djebel.

(Suite page 16)

René Bail



« Fiesta » à la base de Lartigue. Mais on boit et on chante surtout pour masquer son amertume et tromper son ennui. L'ordre de cesser le feu a été donné. Commandos marine et équipages d'hélicoptère ont été repliés sur la base de Lartigue où ils sont consignés. Entre les « bérets verts » et les pilotes d'hélicoptère, une grande fraternité d'armes n'a cessé de se renforcer. ▶



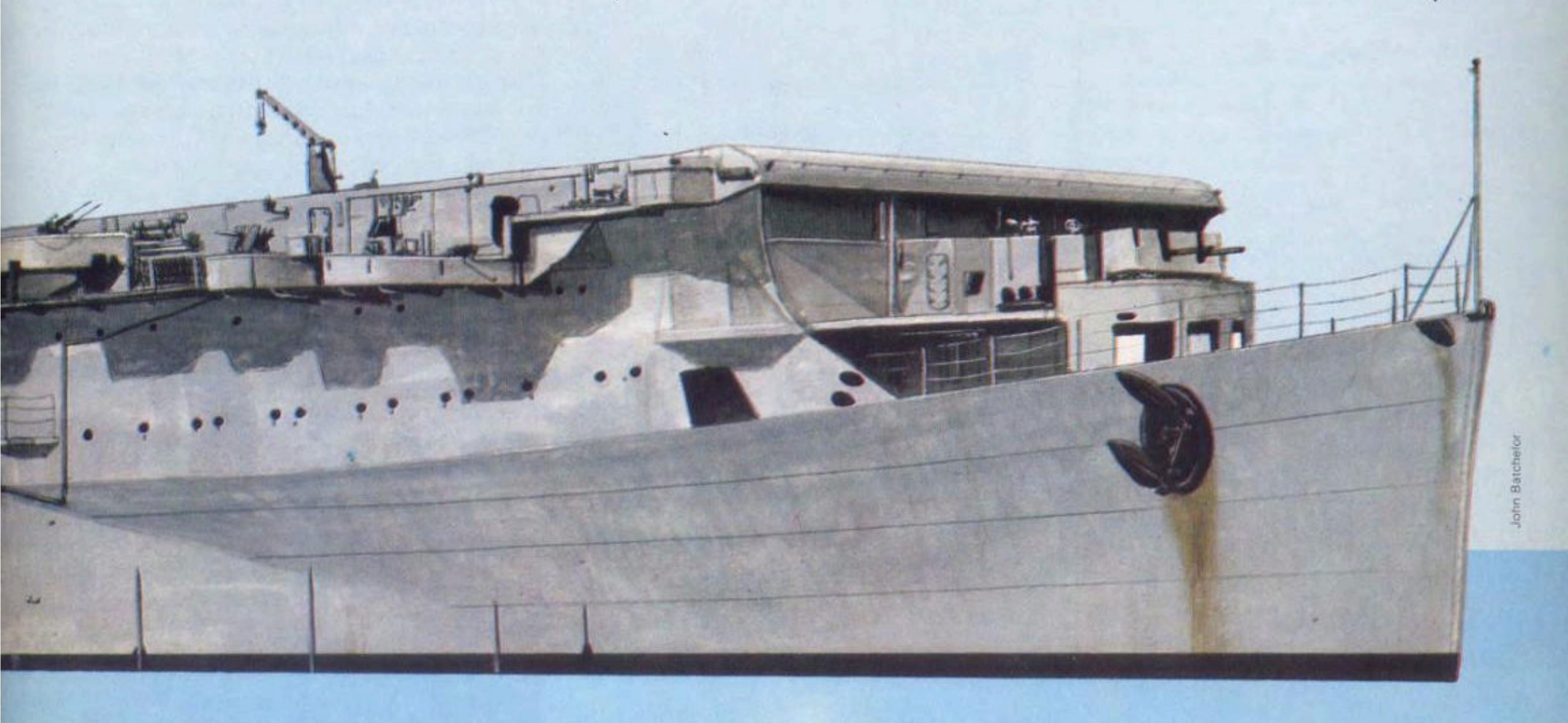
▲
Breguet 1050 *Alizé*. Le premier des 70 triplaces de lutte anti-sous-marins Breguet *Alizé* a été livré à l'aéronavale en mai 1959. Cet appareil possède un turbopropulseur Rolls Royce Dart de 1 975 CV. Envergure : 15,60 ; longueur : 13,86 ; hauteur : 5 m ; poids à vide : 5 700 kg ; poids total : 8 200 kg. Vitesse maximum : 520 km/h à 3 000 m. Vitesse de patrouille : 240 à 370 km/h. Plafond : 8 000 m. Autonomie normale : 2 500 km ; temps de vol maximum avec réservoir auxiliaire : 7 heures 40 minutes. Armement : 1 torpille ou 3 grenades de 160 kg dans le fuselage. 6 fusées de 127 mm sous les ailes.

L'AÉRONAVALE FRANÇAISE DANS LA GUERRE D'ALGÉRIE



▲
Chance Vough F4-U7 *Corsair.* Une série spéciale de 94 chasseurs embarqués *Corsair* fut livrée à la France en 1952 et 1953, au titre du programme d'assistance militaire. Utilisés d'abord en Indochine, puis en Algérie, les F4-U7 équipèrent les flottilles 12 F, 14 F, 15 F et 17 F et restèrent en service jusqu'en 1964. Ils sont équipés d'un moteur Pratt et Whitney R-2800 de 2 100 CV. Vitesse max. 720 km/h à 7 800 mètres. Poids total : 6 042 kg. Envergure : 12,48 m ; longueur : 10,54 m. Armement : 4 canons de 20 mm ; 10 fusées de 127 mm ou 6 bombes de 225 kg.

Le *La-Fayette :* porte-avions de combat léger ex-américain mis en service le 31 août 1943, construit par la N.Y. Shipbuilding Corporation et transféré à la France en 1951. La largeur du pont d'envol est, à l'avant, de 18 mètres, à l'arrière de 21 mètres et sa hauteur au-dessus de l'eau est de 14 mètres. Il possède 2 catapultes, 2 ascenseurs pour les avions, 1 pour les bombes. Appareil moteur : turbines à engrenage – 4 hélices – 100 000 CV. La capacité des hangars et la capacité opérationnelle est de 26 appareils, mais la capacité maximum de transport du *La-Fayette* peut atteindre jusqu'à 101 avions.
▼



acculé au fond de son repaire... comme un animal pris au piège

(Suite de la page 13)

Quant à l'attentat, il a eu lieu à 5 ou 6 kilomètres de Nemours. Le même jour, une autre bande, sur la route de Nedromah, cette fois, intercepte le car régulier. Les passagers sont enlevés. On compte parmi eux deux Européens, dont une jeune fille. L'émotion est à son comble dans toute la région.

A peine débarqué, le 1er bataillon va alors participer à une opération de ratissage monstre, aux côtés de deux régiments d'infanterie et d'un de la légion. L'opération « Zoulou » concerne, à l'ouest de Nemours, le secteur des Beni-Hassen et des Beni-Mensouch, considéré comme un des sanctuaires de la rébellion. Les trois escorteurs *Sabre*, *Cimeterre* et *Pique* assurent la surveillance de la côte, en liaison avec l'aéronavale.

L'affaire dure trois jours. Dans une région de relief sauvage, mal frayée, la progression est pénible. Les routes, comme jadis en Indochine, sont « pianotées », creusées de tranchées. Le terrain n'en est pas moins passé au peigne fin, les grottes sont fouillées, visitées de fond en comble. Nombre d'entre elles révèlent un aménagement savant et trahissent l'intention de convertir la région en un camp retranché. A l'exception de quelques vieilles femmes, la population a fui et les douars sont déserts. On ne compte que quelques accrochages avec les fellaghas, qui se terrent et laissent passer l'orage. L'effet de cette démonstration de force n'en est pas moins considérable. Enfin, au début de juin, après l'assassinat d'une famille d'agriculteurs, une opération du même ordre est déclenchée à 40 kilomètres à l'ouest d'Oran. Les commandos marine débarquent alors sur la côte en liaison avec la D.B.F.M. L'affaire se solde par de violents accrochages dans les gorges de l'oued Mekdah. Après ces deux démonstrations, le prestige de l'A.L.N. commence à pâlir dans le nord de l'Oranie.

La répartition des bataillons de la D.B.F.M. montre la nature et l'étendue de la tâche dans un secteur qui couvre 800 kilomètres carrés. La mission capitale du 3e bataillon est de surveiller, d'assurer l'étanchéité de la frontière, d'interdire les infiltrations de toute nature. Tout le long de la « zone interdite », on assiste alors à l'implantation d'une série de postes. Des patrouilles de véhicules blindés sillonnent jour et nuit la piste qui, dans un paysage dénudé, désolé, longe les 35 kilomètres de barbelés électrifiés.

Bientôt, le résultat cherché est atteint. Surtout après le printemps de 1957, quand le barrage électrifié est complètement terminé. Malgré d'innombrables astuces et le courage des guides, les *tissals*, les unités de l'A.L.N. doivent renoncer au franchissement et tentent de tourner le barrage par le sud. Les responsables politiques, les transporteurs de fonds, abandonnent à leur tour. L'action des « fells » sur le barrage se limite alors à la pose de mines télécommandées, à des harcèlements au mortier ou à l'arme automatique. Le bouclage assuré, le contact perdu avec l'extérieur, la rébellion s'étiole et on peut entreprendre l'assainissement des zones intérieures.

Après avoir crapahuté tout le jour, ce « béret vert » a trouvé en zone interdite un bourricot qu'il s'est empressé de monter pour retourner au camp.



René Bail



Peloton à cheval de la D.B.F.M. Le marin ne s'est pas fait seulement « biffin », mais aussi cavalier, et les volontaires afflueront dans les détachements montés. ▼



René Bail

A l'assaut des falaises

C'est la tâche du 1er et surtout du 2e bataillon. Le 1er bataillon, en effet, après les durs combats du djebel Fillaousène et du djebel Zakri, sera mis, à partir de 1959, à la disposition du haut commandement. On le retrouvera dans les grandes opérations du plan Challe : « Jumelles », « Étincelle », aux côtés des paras ou des chasseurs alpins. Ce n'est que très progressivement que l'on arrivera à une désorganisation du dispositif rebelle, par des raids dans les zones repaires, par des visites inopinées dans les villages, par la multiplication des embuscades nocturnes ou par l'implantation de postes distants de 4 ou 5 kilomètres les uns des autres.

Certaines opérations, comme celle du 30 octobre 1956, montrent l'enchaînement de la lutte, la résolution de l'adversaire et l'ampleur des moyens mobilisés. Ce jour-là, un groupe de combat composé non seulement d'éléments de la D.B.F.M., mais de formations de l'armée de terre et de l'armée de l'air tente de détruire une bande qui s'est réfugiée dans une grotte située dans les falaises de l'anse d'Anabra. Un premier assaut épique mené jusqu'à l'intérieur du repaire échoue devant la violence du feu des rebelles. Un quartier-maître, avant de tomber, n'en a pas moins réussi à

Ci-contre : insignes des 31ᵉ, 32ᵉ, 33ᵉ flottilles d'hélicoptères de l'aéronavale. *Ci-dessous :* un Vertol H-21 *Workhorse,* familièrement appelé « Banane volante ». Huit avaient été versés à l'aéronavale. Équipé d'un moteur Wright R-1820 de 1 425 CV, le H-21 C peut emporter 20 soldats assis ou 12 civières. Diamètre des rotors : 13,42 m ; longueur hors tout : 26,24 m ; largeur totale : 4,31 m ; hauteur totale : 4,66 m ; poids à vide : 3 640 kg ; poids total : 6 000 kg ; vitesse de croisière : 158 km/h. Vitesse maximale : 210 km/h ; plafond : 3 000 m.



René Bail



John Batchelor

René Bail



◀ Pour les commandos marine, les longues marches épuisantes, sous un soleil ardent, à travers les touffes d'alfa et la rocaille des hauts plateaux oranais, nomadisant parfois pendant deux ou trois jours. Il ne leur faudra pas longtemps pour dominer la situation.

René Bail

◀ Après avoir marché tout le jour avec barda, armes et munitions à la recherche d'un ennemi invisible, même une eau rougeâtre comme celle de cet oued auprès duquel le commando s'est arrêté pour faire du « chouf » a de l'attrait pour le soldat fatigué et assoiffé.

abattre un adversaire et à en assommer deux autres à coups de crosse.

La marine intervient alors en force. Les avisos *Boudeuse* et *Cimeterre* reçoivent l'ordre de rallier l'anse d'Anabra, tandis que deux lamparos, navires de pêche réquisitionnés, tentent de réduire la grotte au lance-roquettes. Mais ils se font « allumer » au fusil mitrailleur. La *Boudeuse* intervient alors au 90. Le contre-amiral Ponchardier dirige lui-même la manœuvre. Après un coup de réglage, huit obus éclatent successivement à l'intérieur de la grotte. On peut croire que tout est terminé. Mais une reconnaissance d'un des lamparos montre qu'il n'en est rien. Les fellaghas répliquent par un feu d'enfer! L'aviation intervient alors avec ses roquettes, sans résultat. La *Boudeuse* reprend ensuite son tir, appuyée par le *Cimeterre*, qui ouvre le feu au 76. La nuit finit par tomber. Les deux avisos restent sur place et illuminent l'entrée de la grotte avec leurs projecteurs. Vers minuit, les assiégés tentent coup sur coup deux sorties. Elles sont repoussées. Finalement, à l'aube, les fellaghas acceptent de déposer les armes.

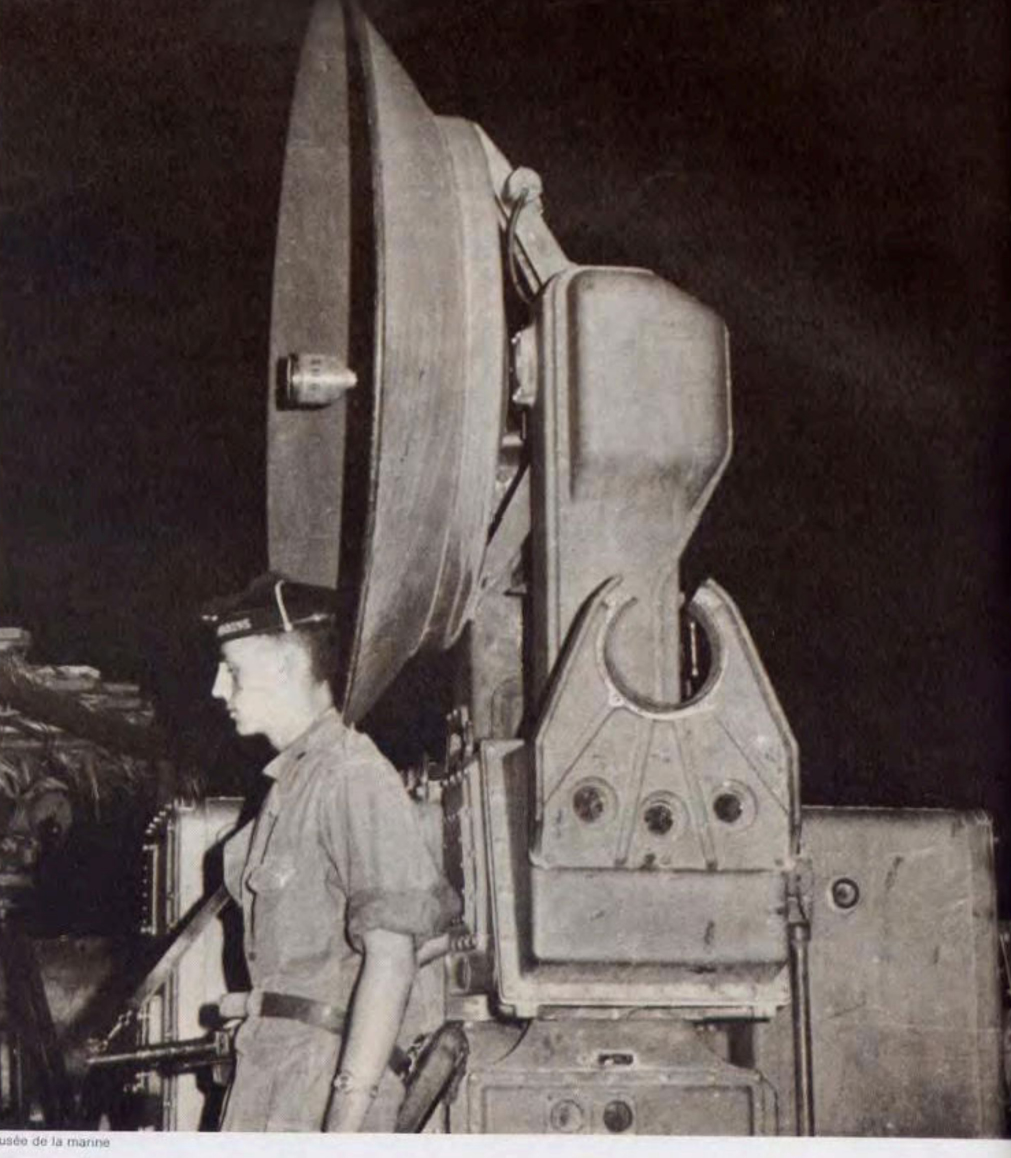
La bataille des grottes mériterait à elle seule un chapitre. Au sein de la D.B.F.M., elle est l'œuvre d'une quinzaine de matelots « sans spé », qui ne tardent pas à devenir de véritables virtuoses dans ce genre d'exercice. Elle demande souplesse, agilité, nerfs d'acier et des réflexes instantanés. La « visite » d'une grotte de belle dimension exige un matériel imposant : téléphone de campagne, groupe électrogène, projecteurs. Le moindre indice guide la progression : débris, pansements, reliefs de repas, bougies... La fouille ne s'achève qu'après le contact-éclair avec l'adversaire acculé au fond de son repaire et dont les réactions sont celles d'un animal pris au ▶

selle d'arme modèle 1871... mais antenne radio périscopique

piège. Elle peut aussi se terminer plus simplement par le banal constat de « non-occupation ».

Dans l'activité de la brigade, on ne peut passer sous silence les pelotons de fusiliers marins à cheval, qui auront l'art de susciter, pendant près de cinq ans, le plus vif étonnement des esprits non avertis. En fait, il ne s'agit pas d'une aimable lubie. A l'heure de l'atome, du missile, de l'engin blindé, force est de reconnaître que le cheval a encore sa place sur le champ de bataille ou du moins sur le terrain très particulier de la guérilla. Les camions, les hélicoptères n'ont pas mis fin aux marches interminables lors des opérations de bouclage, de contrôle, de fouille. Marches d'autant plus pénibles qu'elles s'effectuent sous un soleil de plomb avec un équipement qui, bien qu'il soit allégé, est encore terriblement lourd : armes, munitions, vivres, eau...

Le marin pêcheur se fait instituteur


Musée de la marine

Empiriques, les marins n'ont pu que constater l'extraordinaire souplesse du cheval dans les djebels, où il trouve un terrain à sa mesure. Si la selle d'arme modèle 1871 est des plus traditionnelles, il est cependant une note moderne : l'interminable antenne radio périscopique qui surmonte le cavalier. C'est en février 1957 qu'apparaissent les deux premiers pelotons, encore modestes. Mais dès la fin de l'année, l'expérience paraît concluante, les volontaires affluent et la demi-brigade possède plusieurs détachements « montés » d'une audace et d'une prestance indiscutables. A chaque visite importante dans le secteur de Nemours, qu'il s'agisse du chef de l'État, de ministres ou de généraux, les marins à cheval sont de tous les défilés!

Outre son intérêt tactique, la solution présente un atout supplémentaire dans la pacification. Au cours des opérations de « nomadisation », d'une durée de cinq ou six jours, une sympathie immédiate s'établit dans le moindre douar entre les cavaliers et les musulmans passionnés par tout ce qui concerne le cheval et l'équitation. C'est une source de conversations inépuisable et les unités montées constituent une arme psychologique de premier ordre.

Au bout d'un an d'efforts, on enregistre des résultats tangibles. Les *moudjahidin* renoncent à l'attaque des convois et se contentent de poser des mines. La circulation redevient possible. On constate une reprise des travaux des champs par les hommes qui réintègrent leurs mechtas. Les marchés retrouvent leur animation et leur fonction coutumières. Mais ces résultats ne tiennent pas uniquement au bouclage de la frontière marocaine ni au succès d'une foule d'opérations militaires. C'est le résultat spectaculaire d'un travail intense de pacification. On retrouve là le dernier volet de l'action de la D.B.F.M.

Les thèmes, les méthodes, dérivent alors de la fameuse « action psychologique » pratiquée par toutes les unités de l'armée en Algérie dans l'immense « jeu de patience » de la pacification. Il s'agit de convaincre et d'aboutir à des réalisations tangibles. Persuader tout d'abord les musulmans que leur intérêt est de se rallier à la France, les assurer que les Français sont les plus forts et ne partiront jamais et que leur objectif fondamental est d'améliorer le sort des populations confiées à leur garde. Au total, la D.B.F.M. doit assurer la reprise en main d'une population de 70 000 personnes qui échappait totalement, en 1956, à l'administration des deux sous-préfectures de Nemours et de Marnia.

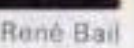
La pacification suppose d'abord la mise en place d'un quadrillage de petits postes situés au sommet d'un piton ou d'un escarpement. On retrouve l'éternelle tour de guet entourée de murs et de barbelés. C'est à partir de ces petits bastions avancés que s'effectue un énorme travail d'inventaire, de recensement, qui n'épargne pas les douars les plus reculés. Des visites inopinées, à l'aube généralement, permettent,

Musée de la marine

◀ **Patrouille le long du barrage algéro-marocain. La guerre ne sera pas la seule occupation des marins soldats. Une part de leur activité sera aussi consacrée au « jeu de patience » de la pacification. Dans ce domaine également, la D.B.F.M. remportera des succès spectaculaires.**

A gauche : **radar sur le barrage.** ***A droite :*** **ouverture d'une chicane du barrage électrifié algéro-marocain. Des chicanes étaient ainsi prévues à une certaine distance entre chaque poste pour permettre aux patrouilles de passer en zone interdite.** ***Ci-dessous :*** **un harki de la D.B.F.M. La 1re D.B.F.M., installée dans le secteur de Nemours, qui ne couvre pas moins de 800 km², comprend 3 000 marins, répartis en trois bataillons de quatre compagnies chacun dont une de commandement. La tâche du 1er bataillon et surtout du 2e est d'assainir les zones intérieures, celle du 3e est de surveiller, d'assurer l'étanchéité de la frontière et d'empêcher toute infiltration. Le 1er bataillon, par la suite, sera mis à la disposition du haut commandement et participera aux grandes opérations « Jumelles » et « Étincelle » aux côtés des parachutistes et des chasseurs alpins.**




René Bail


René Bail

fichier en main, de contrôler chaque présence et chaque mouvement suspect.

C'est également l'occasion de prendre la température politique et d'apprécier le degré d'allégeance des villageois à l'égard du F.L.N. Il y a les douars franchement hostiles, où la plupart des hommes ont pris le djebel. Les fellaghas y trouvent aide et subsistance. Il ne reste guère que des femmes, des enfants, des vieillards, dont l'accueil est plutôt froid. On n'accepte de répondre aux demandes des forces de l'ordre qu'à condition d'être « couvert » par un ordre écrit du F.L.N. A l'opposé, il y a les villages ralliés, avec leur tour de guet surmontée du drapeau tricolore. Les habitants assurent, chaque nuit, la veille à tour de rôle. En cas de coup dur, l'alerte est donnée par fusées et l'intervention du poste voisin de la D.B.F.M. est immédiate. Il y a enfin la grande majorité des douars hésitants qui subissent la pression de l'A.L.N. mais qui, par peur des représailles, hésitent à s'engager aux côtés des Français. Les résultats obtenus sur le plan militaire, le grignotage des bandes de fellaghas, permettent d'amorcer un revirement progressif.

Mais la dynamique de la pacification ne se limite pas au rétablissement de la sécurité et à la fin des meurtres; elle suppose des réalisations concrètes qui trahissent la volonté de progrès. A cet égard, l'éducation tient une place de choix et c'est par l'intermédiaire des jeunes que les ralliements peuvent s'effectuer en profondeur. A son arrivée, la D.B.F.M. trouve une population de 8 000 enfants dont la scolarisation est à peine amorcée. En 1962, 2 000 élèves trouvent place dans des écoles. Au début, il s'agit de constructions improvisées. Progressivement, les tentes, les baraquements en bois cèdent la place à des bâtiments en dur.

Quant aux instituteurs, ils sont eux aussi bien souvent improvisés. On trouve parmi eux un conducteur de locomotive dans le civil de même qu'un marin pêcheur. Après quelques indécisions, les parents n'hésitent plus à envoyer leurs enfants bénéficier d'un enseignement qui leur paraît nettement supérieur à celui des « écoles coraniques », où l'on se contente de psalmodier les versets du Coran. Au total, une quarantaine d'écoles seront ouvertes par les marins de la D.B.F.M. et les résultats seront, dans l'ensemble, très satisfaisants. Chez leurs élèves, les instituteurs constatent une « réceptivité » remarquable. En deux ans, les enfants apprennent à lire, à écrire et à faire les quatre opérations.

Douche hebdomadaire de rigueur

Mais l'opération « éducation » montre bientôt ses limites. Faire accéder des milliers de jeunes au niveau du certificat d'études n'est pas suffisant. La création d'un enseignement secondaire ne peut guère être envisagée. Reste, pour les plus doués, la possibilité d'accéder à une formation professionnelle, d'acquérir les fondements d'un métier. Comme dans toute l'Algérie, la D.B.F.M. aura la haute main sur trois centres de formation agricole dont le fonctionnement ne commencera d'ailleurs guère avant 1961. A Nemours, existe encore un centre d'apprentissage orienté vers les métaux et le bâtiment et l'hôpital a entrepris de former des aides soignants.

Mais en réalité, la sollicitude de la D.B.F.M. s'adresse tout spécialement, comme il se doit, à l'école d'apprentissage maritime. L'institution n'est pas nouvelle mais elle reçoit un nouveau développement. Accueillant une centaine d'élèves, elle est orientée vers les besoins de la pêche locale. Au bout de neuf mois d'instruction, les mousses, qui portent la tenue de marin avec bonnet, trouvent un embarquement assuré sur les bateaux de pêche du littoral.

Le développement de l'hygiène va de pair avec celui de l'éducation. Dans les écoles ouvertes par les marins, la douche hebdomadaire est de rigueur. Dans les douars, les médecins des postes vont soigner les affections courantes. Mais le travail effectif s'effectue surtout dans 24 centres où opèrent 16 médecins de la marine assistés de 40 infirmiers. Après une période d'expectative, la population finit par affluer dans ces centres. Les soins concernent surtout les maladies de la peau, les trachomes, les conjonctivites, les plaies, les affections pulmonaires. Des problèmes ne s'en posent pas moins. Les hommes attendent généralement le dernier moment pour se faire soigner. Quant aux femmes, à en croire un médecin, « elles enlèvent plus facilement leur voile que leurs dessous... Je n'ai jamais fait ici d'examen gynécologique et, pour ▶


Pagès/Paris-Match

◄ LCT *Beachant.* La France possédait alors des LCT type français EDIC (engin de débarquement pour infanterie et chars) pouvant porter 11 G.M.C. ou 5 LVT, et des LCT type anglais (chalands porte-chars). Ces LCT avaient près de 60 m de long.

un bilan militaire particulièrement éloquent

une piqûre, elles ne laissent apparaître que la portion congrue ».

La lutte contre le chômage constitue également un élément décisif de la pacification. Comme dans tous les secteurs d'Algérie, la D.B.F.M. ouvre des chantiers. Elle construit des pistes, des routes, dont la seule présence contribue à refouler les fellaghas dans des zones-refuges. L'hydraulique n'est pas négligée, avec l'aménagement d'abreuvoirs, de lavoirs, de canaux d'irrigation. La D.B.F.M. participe également au reboisement et à la lutte contre la dégradation des sols. La remise en marche des moulins, dont la plupart fonctionnent avec des moteurs antédiluviens, contribue à l'assainissement. Elle limite, en effet, les déplacements, les rencontres et les contacts avec les membres du F.L.N. Elle permet encore d'utiles contrôles grâce au cahier de mouture tenu par l'écolier le plus méritant du village. On peut s'étonner qu'une petite vieille puisse consommer dix kilos de céréales en une semaine...

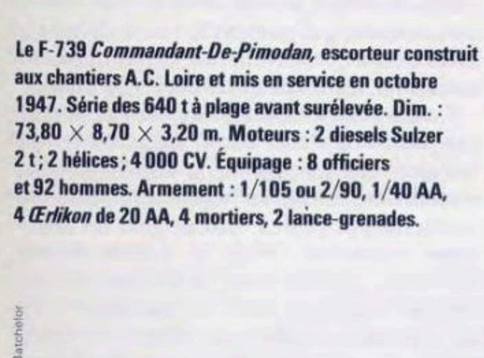
On ne peut oublier non plus la construction de centaines de mechtas dans le cadre de la politique de regroupement. En 1958, le centre principal de regroupement est celui d'Honaïne, à 25 kilomètres à l'est de Nemours. Il compte 3 000 personnes installées sur la côte, à l'embouchure d'un oued. En quelques mois, les marins entreprennent de créer un véritable petit bourg, avec sa mosquée, sa mairie, son école et une fabrique de parpaings. Au départ, les liaisons sont assurées avec Nemours par des péniches de débarquement à fond plat. Le génie, avec l'aide de la main-d'œuvre locale, entreprend alors la construction d'une route.

En dehors du fief de la D.B.F.M. mais sans quitter l'orbite de la marine, l'exemple de regroupement le plus réussi est peut-être celui de Tafaraoui, situé à proximité de la base aéronavale de Lartigue. Pour lutter contre la déchéance physique et morale des villageois confinés dans un camp de toile, le commandant de la base réussit, en un temps record, la construction d'un village en dur, avec le concours des regroupés. Tous les matériaux sont extraits et fabriqués sur place et un logement de 40 m² avec cour de 200 m² est échangé contre 60 journées de travail. Pour résorber le chômage, on crée une fabrique de parpaings et de bordures de trottoir, ainsi que des ateliers de tapis et d'ouvrages en rotin.

Au total, l'œuvre de la 1re D.B.F.M. n'est guère différente de celle des autres unités de secteur réparties à travers tout le territoire algérien. Il n'en reste pas moins que les résultats obtenus dans ce microcosme de 800 km² ont été des plus remarquables et que la région de Nemours n'a pas tardé à faire figure de zone pilote. Quelques sèches statistiques donnent une idée de l'ampleur du travail effectué : 70 000 habitants administrés, 4 000 enfants éduqués, 850 mechtas édifiées, plus de 40 000 arbres plantés, 1 500 malades consultés journellement.

15 000 hommes

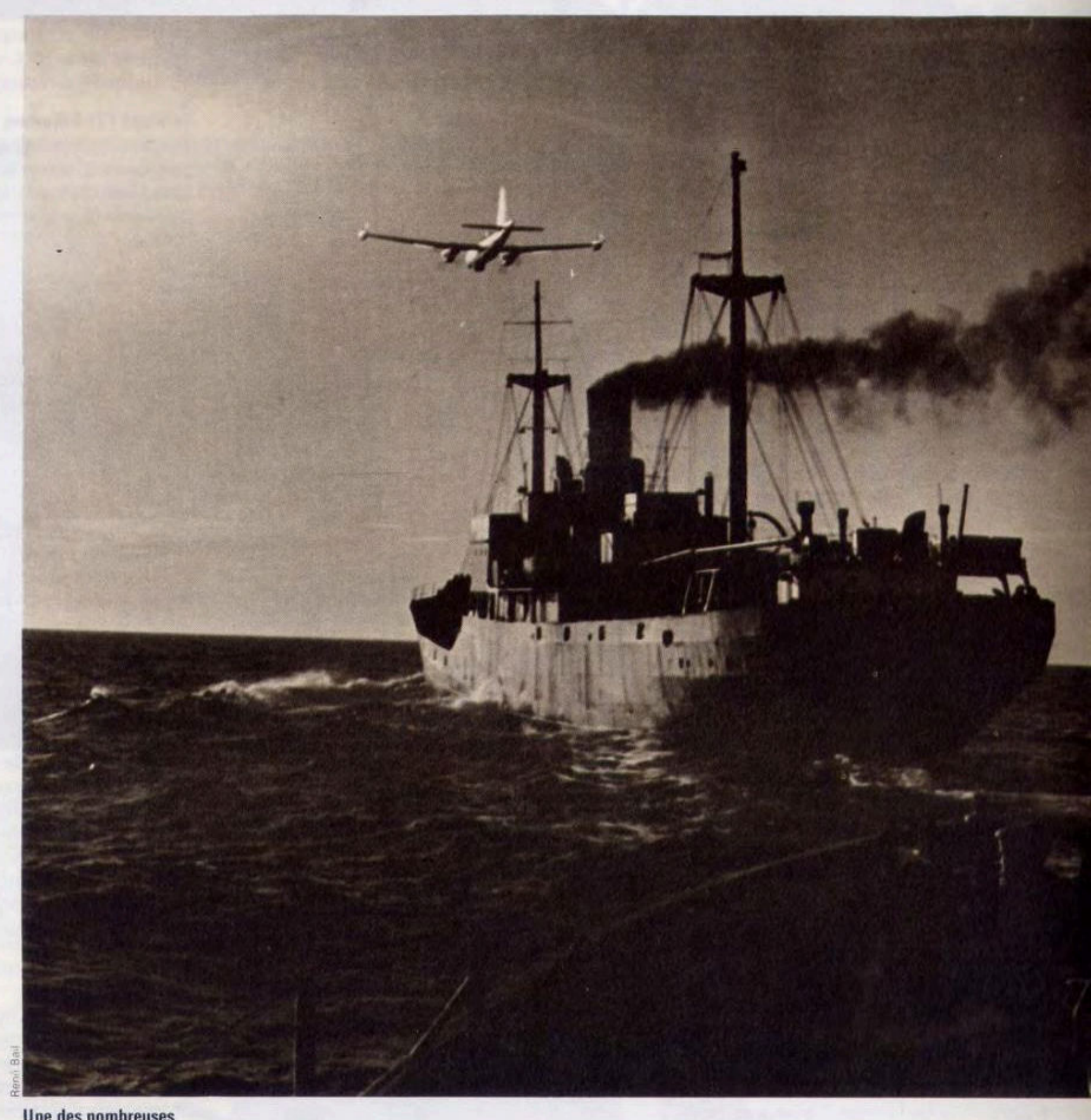
Le bilan militaire n'est pas moins éloquent. 3 000 adversaires ont été mis hors de combat et d'impressionnants stocks d'armes récupérés. La D.B.F.M. a assuré le nettoyage de la région de Nemours et d'une bande de 35 kilomètres le long de la frontière marocaine, tout en mettant un bataillon à la disposition des réserves générales. Commandée successivement par les capitaines de vaisseau Ponchardier, Vivier, Guillon, Merlet, Roure, de Joybert et Flichy, la 1re D.B.F.M. a vu défiler 15 000 hommes dans ses rangs, 197 d'entre eux sont tombés au combat et 254 ont été sérieusement blessés. **H**




John Batchelor

Le F-739 *Commandant-De-Pimodan,* escorteur construit aux chantiers A.C. Loire et mis en service en octobre 1947. Série des 640 t à plage avant surélevée. Dim. : 73,80 × 8,70 × 3,20 m. Moteurs : 2 diesels Sulzer 2 t ; 2 hélices ; 4 000 CV. Équipage : 8 officiers et 92 hommes. Armement : 1/105 ou 2/90, 1/40 AA, 4 *Œrlikon* de 20 AA, 4 mortiers, 2 lance-grenades.

A LA CHASSE AUX CONTREBANDIERS



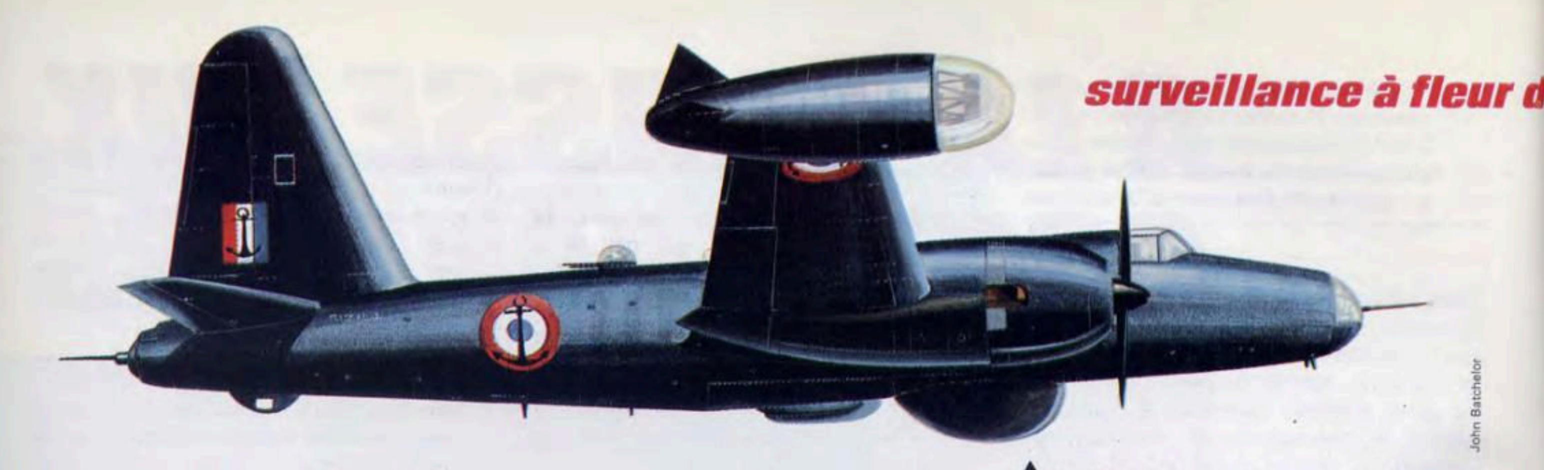
Rémi Bail

Une des nombreuses tâches de la marine pendant la guerre, plus conforme à sa véritable vocation que les opérations terrestres, sera la SURMAR, surveillance maritime. *(Photo :)* un cargo est pris en chasse par un navire français pendant qu'un *Neptune* le survole. Certaines opérations se révéleront extrêmement payantes.

La tâche de la marine en Algérie ne s'est pas limitée à la protection des ports, avec ses compagnies créées à cette fin, ni à l'action de ses commandos, de la D.B.F.M. ou de l'aéronavale, soit près de 11 000 hommes engagés simultanément. Cette tâche a été également plus conforme à la véritable mission de la marine. Pendant six ans, 4 500 marins, embarqués à bord d'une étonnante collection de bâtiments, ont accompli sans discontinuer une tâche obscure, ingrate, qui se résume en deux mots : surveillance maritime.

On ne peut oublier, en effet, que l'Algérie n'est pas uniquement un énorme morceau de ce Maghreb montagneux, mal frayé, difficile, en proie à un climat excessif et brutal. L'Algérie, c'est également une façade côtière de 1 500 kilomètres, en bordure d'une grande route maritime, parcourue par un trafic intense, à une époque où le canal de Suez est encore en pleine activité. Au même titre que le barrage algéro-marocain ou que la « ligne Morice » établie face à la Tunisie, la surveillance, en un mot l'étanchéité de la frontière maritime commande le succès de la pacification.

Le risque d'infiltration par mer d'armes.



▲ Lockheed P2V-6 *Neptune,* bimoteur américain équipé pour le mouillage des mines et la lutte anti-sous-marins. 2 moteurs Wright R3350 de 3 250 CV. Vitesse max. : 550 km/h. Équipage : 7 hommes. Arm. : 6 canons de 20 en 3 tourelles. Charge de 3 600 kg.

de matériel, d'agents de subversion, est d'autant plus grand que le littoral algérien est fort découpé, bien souvent sauvage, et qu'il est difficile, pour ne pas dire pratiquement impossible, de le surveiller de l'intérieur. Dans les Kabylies, dans le Constantinois, les massifs montagneux, recouverts d'une forêt impénétrable, plongent directement dans la mer. La surveillance ne peut donc s'effectuer que du large. Le problème est encore compliqué par l'existence d'un cabotage relativement important entre les ports principaux de la côte. Enfin, la pêche ne constitue pas une activité négligeable. Certes, elle est surtout pratiquée par des Européens autour de Nemours et d'Oran et dans le Constantinois, où les Italiens d'origine ont fondé les petits ports de Stora, Collo, Chiffalo. Mais les musulmans ne négligent pas non plus la pêche. Ils constituent près du tiers des effectifs et sont surtout nombreux en Oranie et en Kabylie, là où l'implantation F.L.N. est la plus forte... Il y a là un instrument idéal de contrebande.

Il n'en reste pas moins qu'une remarquable organisation est mise en place dès 1955. La Surmar, comme on l'appelle, relève de la préfecture maritime de la IVᵉ région. Le P.C. opérations d'Oran a la haute main sur tout le littoral, sur tous les bâtiments employés à la surveillance, y compris les forces de l'aéronavale et les bâtiments d'intervention rapides. La Surmar comporte d'abord un aspect permanent, fastidieux, harassant, qui n'est autre que la patrouille. Celle-ci s'effectue à plusieurs niveaux, avec un matériel spécifique.

Tout au bas de l'échelle, il y a d'abord les petits, les humbles, les obscurs, les sans-grade, c'est-à-dire les lamparos, qui ne sont autres que de petits bâtiments de pêche réquisitionnés. On en compte deux dans chacune des cinq sections de patrouille littorale installées à Nemours, Beni-Saf, Cherchell, Djidjelli, La Calle. Avec un équipage de cinq hommes, commandés par de jeunes officiers de réserve, les lamparos font du « rase-cailloux », explorent les moindres recoins de la côte, se mêlent aux pêcheurs, en observent les mouvements.

Le rôle fondamental des lamparos est de s'intégrer à la population côtière, d'en connaître les habitudes et de déceler la moindre activité anormale. Les sorties sont inopinées de jour ou de nuit, feux clairs ou masqués. L'armement se limite aux armes

L'escorteur côtier *Sabre.* Déplacement : 280 tonnes. Longueur : 53 m ; largeur : 7 m ; tirant d'eau : 1,84. Moteurs : 2 diesels de 2 800 CV. Armement : 1 canon de 76 mm, 1 de 40 mm, 5 de 20 mm. Équipage : 59 hommes. Vitesse : 20 nœuds. Avec le *Cimeterre* et le *Pique,* le *Sabre* assurait la surveillance de la côte en liaison avec l'aéronavale. ▼

John Batchelor

côte par les seuls lamparos, ces petits, ces obscurs, ces sans-grade

individuelles et à un fusil mitrailleur. Le bâtiment est cependant loin d'être isolé. Il travaille en liaison phonie avec les patrouilleurs au large et les postes côtiers. En tout cas, la chasse incessante des unités des S.P.L. a mis fin à un trafic jadis aisé et fructueux. Le bilan annuel donne une idée de l'ampleur de la tâche : 10 000 heures de mer, 50 000 milles parcourus.

Dans la surveillance à fleur de côte, les lamparos bénéficient aussi de l'appui de petits chalands de débarquement stationnés également deux par deux à Nemours, Dellys, Bougie, Philippeville, Bône. Ces L.C.M. ne se bornent d'ailleurs pas à la surveillance côtière. Ils participent à des opérations combinées sur le littoral et assurent le ravitaillement des petits postes côtiers dont l'accès est impraticable par terre.


René Bail

Ci-dessus : **surveillance maritime. Un caboteur est survolé par une patrouille de l'aéronavale. Un certain nombre de bâtiments, et plus particulièrement ceux des pays de l'Est ou des pays arabes, étaient inscrits sur les listes noires et faisaient l'objet d'une surveillance spéciale, de même que les bateaux faisant du cabotage ou de la contrebande.** ***Ci-dessous :*** **un navire suspect, le** ***Manolita,*** **trafiquant de cigarettes battant pavillon costaricien. Il sera arraisonné au retour d'Italie.**

A l'échelon supérieur, la surveillance est exercée par des vedettes, des dragueurs, des patrouilleurs, des escorteurs côtiers. Dans les limites des eaux territoriales, ou en dehors, ils observent le cabotage, la grande navigation. Ils agissent en liaison avec les appareils de l'aéronavale qui assurent en permanence la couverture de toute la Méditerranée occidentale. Ils agissent encore sur les indications des services de renseignements, qui suivent la marche de tous les navires dont le port d'attache, de départ, la cargaison ou les changements de route peuvent paraître suspects. Dans les grandes occasions, on découple les lévriers des mers, les escorteurs d'escadre capables de filer 30 nœuds.

Au total, des types de mission bien différenciés. Il y a d'abord le simple escorteur qui brique la mer, à la nuit tombée, tous feux masqués. Soudain, un veilleur signale : bâtiment à bâbord! « Zéro la barre... 230 tours les machines. » Bientôt, la silhouette se distingue avec netteté à 2 milles. Au projecteur, le nom du cargo se détache sur l'arrière. Par Scott, le bâtiment signale son port de départ, sa route. Le relèvement observé au radar confirme l'indication. Tout semble normal; on en reste là.

Deux heures plus tard, on tombe sur un chalutier qui navigue sans feux. A peine découvert, il allume ses feux. Malgré l'état de la mer, une visite s'impose. Par un saut acrobatique, un enseigne s'élance à bord du bâtiment suspect, dont l'équipage est tenu en respect par trois matelots, mitraillette au poing. Après un quart d'heure de fouille, l'enseigne rejoint le bord. « Tout est en règle »...

Dans les grandes circonstances, comme l'arraisonnement du *Slovenija*, c'est un dispositif impressionnant qui se trouve mis en place. Le mercredi 15 janvier 1958, l'escorteur d'escadre *Cassard*, en rade de Toulon, reçoit l'ordre inopiné d'appareiller. Les hommes mariés sont invités à prévenir leur famille de ne pas les attendre pour dîner. A la tombée de la nuit, le *Cassard* franchit la passe et met le cap sur Oran. L'équipage est averti qu'il ne s'agit pas d'un exercice mais d'une « vraie mission ». Le vendredi matin, le *Cassard* s'amarre au quai de Cherbourg, à Oran. Le bâtiment reçoit la visite du préfet maritime en personne, l'amiral Gély. Le soir, malgré une mer peu engageante, appareillage. Toute la nuit le navire met à la cape.



Le « Slovenija » est repéré

Le samedi à l'aube, le dispositif est en place pour cueillir le *Slovenija* qui file en Méditerranée occidentale ses 17 nœuds en direction de Casablanca. Le *Cassard* a pris position entre Oran et le cap de Palos, le *Berbère* se trouve près des Baléares, le *Kabyle* patrouille entre le cap de Palos et le cap de Gata, au sud de l'Espagne. Deux *Neptune* de l'aéronavale assurent la surveillance du triangle Espagne-Baléares-Afrique. Ce sont eux qui repèrent le *Slovenija* à 35 milles au nord du cap Ténès. A 10 heures, le *Cassard* établit le contact.

Le *Slovenija* obéit à l'ordre de stopper et une équipe de visite de quatre hommes ▶

René Bail




René Bail

Le *Manolita* a été sommé de s'arrêter. Des hommes montent à bord. La cargaison va être examinée avec soin. Chaque année, 2 000 à 3 000 navires seront ainsi visités dont une centaine, finalement, seront déroutés.


René Bail

commandée par un lieutenant de vaisseau monte à bord. L'inspection est des plus intéressantes. Il y a là tout un chargement d'armes et de munitions destiné à un consignataire privé de Casablanca. Le *Slovenija*, malgré les protestations d'usage de son commandant, est invité à se diriger sur Oran. A 17 heures, il fait son entrée dans le port, encadré par le *Kabyle* et le *Cassard*. On peut mesurer alors toute la valeur de la prise : 4 000 mausers, 200 mitrailleuses MG-42, 1 500 pistolets tchèques, 10 000 pistolets mitrailleurs allemands, 15 mortiers, 48 bazookas, 300 bangalores et des munitions en quantité correspondante.

Le détournement du *Slovenija* constitue, en quelque sorte, un accident, même s'il s'agit pour les exécutants de la Surmar d'un encouragement de marque. De fait, en huit ans, on n'enregistrera au large des côtes d'Algérie, qu'une demi-douzaine de prises importantes. La première en date, quinze mois avant l'affaire du *Slovenija*, sera celle de l'*Athos*, le 16 octobre 1956. Intercepté entre Almeria et Melilla par le *Commandant-De-Pimodan*, l'*Athos*, qui n'était autre que l'ancien dragueur de mines canadien *Saint Briavels*, transportait un véritable arsenal destiné aux troupes de l'A.L.N. cantonnées sur la frontière marocaine.

La troisième prise de marque sera celle du petit cargo *Granita* arraisonné au large de Mers el-Kébir le 25 décembre 1958, avec 40 tonnes d'explosifs. Quatre mois plus tard, ce sera l'affaire du cargo tchécoslovaque *Lidice*, intercepté le 7 avril 1959 dans l'Atlantique, au large du Maroc, avec une cargaison qui ne correspondait absolument pas au « manifeste ». A cette occasion, on devait recueillir 580 tonnes de matériel de guerre. A la fin de la même année, ce sera au tour du caboteur hollandais *Bies Bosch*, surpris avec 260 tonnes d'explosifs. La dernière affaire importante interviendra dans la nuit du 28 au 29 septembre 1961, avec l'arraisonnement du cargo panamien *Trigito*. Là aussi, la moisson est abondante : 300 mitraillettes, 600 chargeurs, trois millions de cartouches.

Ces coups de filet spectaculaires n'ont pu être possibles que grâce au travail constant et méthodique de la Surmar, agissant en étroite liaison avec les services de renseignements. Au total, la surveillance maritime a été un véritable travail de Sisyphe, en perpétuel recommencement. On peut rappeler que les navires affectés au « barrage aéronaval » ont effectué en moyenne 36 000 heures de patrouille et les avions, 6 000 heures de vol. Pour aboutir à quelques prises de marque, il a fallu, chaque année, reconnaître près de 30 000 navires, en visiter 2 000 à 3 000 et en dérouter, au bout du compte une centaine.

800 tonnes d'armes

Le tonnage d'armes saisi n'en est pas moins considérable. Il s'élève à 800 tonnes, soit le bilan obtenu par les forces terrestres en 1959 et 1960 au moment des opérations les plus actives. Ces 800 tonnes représentent encore la totalité de l'armement de l'A.L.N. au moment de son apogée, compte tenu de celui des troupes installées au-delà des frontières, en Tunisie et au Maroc. On peut encore imaginer facilement les proportions qu'aurait prises la contrebande d'armes si aucune surveillance n'avait été établie le long de la plus grande frontière de l'Algérie.

Avec les négociations et l'approche de l'indépendance s'achève la geste de la marine française en Algérie. Dès mars 1962, la D.B.F.M. est dissoute et le vice-amiral d'escadre Barthélemy, qui sera le dernier préfet maritime de la IVe région, lui adresse un ordre du jour où il évoque l'œuvre de pacification et l'esprit de sacrifice d'une troupe d'élite. En fait, depuis plus d'un an déjà, la brigade avait perdu son troisième bataillon. Au début de 1961, celui-ci avait été mis à la disposition du corps d'armée d'Oran avant d'être envoyé à Bizerte au cours du mois de septembre pour participer à la défense de la base.

En juillet 1962, le démantèlement s'accé-

Jaubert," "De-Montfort," "Trepel," "De-Penfentenyo" quittent l'Algérie



◀ *Ci-contre :* insignes des flottilles *Neptune. De gauche à droite :* 21 F, 22 F, 28 F. *En dessous, de gauche à droite :* insignes des bateaux *Le Normand, Dupetit-Thouars* et *D'Estrées.*





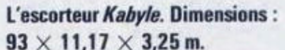


Photos René Bail

L-9006 *Chélif :* navire porte-chars ex-américain transformé et utilisé comme transport de matériel. Dimensions : 100,04 × 15,24 × 4,30 m. Mis en service en France en 1950. ▼



René Bail



L'escorteur *Kabyle.* Dimensions : 93 × 11,17 × 3,25 m. Vitesse : 19 nœuds. Armement : 3/76 AA ; 6/40 AA-18 *Œrlikon* de 20 AA-1 « hérisson » - 8 mortiers - 2 lance-grenades. Équipage : 10 officiers et 140 hommes. ▼



John Batchelor

lère. Les commandos marine « Jaubert », « De-Montfort », « Trepel » et « De-Penfentenyo » quittent l'Algérie et regagnent la France. A cette occasion, l'amiral Barthélemy rappelle le bilan de leur activité en Oranie : 895 adversaires mis hors de combat, 500 armes, 10 postes radio et de nombreux stocks de munitions et d'équipements récupérés. Quant aux pertes des commandos, elles s'élèvent à 30 morts et 77 blessés. C'est en juillet également que les deux dernières flottilles du groupe des hélicoptères de l'aéronautique navale rejoignent la métropole. En fait, la dissolution des formations aériennes avait commencé dès le printemps. Pour clore le tout, le 18 août 1962, l'École des fusiliers marins se retrouve à Lorient, après vingt-deux ans d'absence.

Ce n'est naturellement pas sans amertume, voire sans colère, que les marins se résignent à un départ assimilé à un abandon. Comme leurs camarades de l'armée de terre, ils ont le sentiment que l'indépendance est la négation de tant de sacrifices et d'efforts et constitue une manière de trahison à l'égard de tous les musulmans et en particulier des harkis, qui ont choisi de lutter contre la « rébellion ». En 1962, la brigade compte 150 harkis « marine », soit 692 personnes avec les familles. En fait, l'Association des anciens de la demi-brigade s'emploiera à recaser « ceux qui n'avaient jamais marchandé leur dévouement à la France ».

Un P.C. à l'épreuve des bombes

Mais à la veille de l'application des accords, le rôle de la marine n'est pas tout à fait terminé. Il reste une dernière page à écrire. Le problème clé est alors de faire face à l'exode massif des Européens. En vertu même de la teneur des accords, des milliers de personnes venues de toute l'Oranie affluent dans le périmètre de la base de Mers el-Kébir, qui constitue un ultime refuge. Après le drame du 5 juillet, le mouvement prend des allures de panique. Du 1er juin au 31 juillet 1962, il faut accueillir plus de 12 000 personnes que ▶

René Bail

le réseau de galeries du djebel Murdjajo

l'on case tant bien que mal à Aïn-el-Turk, ou dans le camp de toile installé dans le vieux fort de Mers el-Kébir. Au cours de ces deux mois, près de 20 000 personnes transitent par la base.

En même temps, la marine doit assurer de nombreux transports, la flotte de commerce étant alors incapable de répondre à l'ampleur de l'exode. Du 11 juin au 22 juillet, le porte-avions *La-Fayette*, les bâtiments de débarquement de chars *Chélif*, *Trieux*, *Blavet*, *Argens* assurent le rapatriement de près de 17 500 personnes, dont 5 900 civils européens et 6 383 musulmans. A lui seul, le *La-Fayette* transporte 12 300 personnes. Pour des raisons de sécurité, la base de Mers el-Kébir avait dû assumer, du 16 avril au 16 juin 1962, la totalité du trafic paquebots. Enfin, la marine accueille à Toulon plus de 16 500 rapatriés que Marseille n'est plus en mesure d'absorber. La plupart des réfugiés sont dirigés sur le dépôt des équipages de la flotte. Quelques centaines sont pris en charge par l'Amicale des anciens de la D.B.F.M., hébergés au camp du Larzac, avant d'être recasés dans l'Aveyron.

Si une page est irrémédiablement tournée, tout n'est pas fini pour autant. En vertu même d'Évian, la marine garde un bastion solide en Algérie. Les accords stipulent en effet, que la France disposera à Mers el-Kébir d'une base aéronavale pour une période de quinze ans renouvelable. Elle détiendra à l'intérieur la totalité des pouvoirs nécessaires à la sécurité, à la défense et à l'utilisation de la base. L'autorité militaire pourra établir à la périphérie les services et les installations nécessaires. Enfin, jusqu'à la construction de l'aérodrome de Bou-Sfer, le terrain de Lartigue et ses annexes seront considérés comme faisant partie de la base. La marine accueille ces stipulations avec faveur. Avec Mers el-Kébir, elle va disposer d'une base de premier ordre, avec un P.C. à l'épreuve des bombes, capable d'assurer la relève de Bizerte, dont l'évacuation ne saurait tarder.

Une seule ombre au tableau à première vue. Les marins ne seront plus les maîtres absolus de l'enclave. Dès mars 1962, le ministre des Armées a décidé de faire de Mers el-Kébir une « base stratégique » interarmes. Sa garnison s'élèvera à 20 000 hommes. Le commandement en sera cependant réservé à un amiral. Des crédits d'investissement et de fonctionnement de 50 millions semblent donner corps à ce grand projet.

De fait, Mers el-Kébir présente alors un ensemble impressionnant dont l'achèvement est intervenu d'ailleurs en plein milieu de la guerre d'Algérie. Deux groupes d'installations, à l'épreuve en principe des explosions nucléaires, retiennent spécialement l'attention. Tout d'abord, les souterrains de la « zone industrielle », prévus pour les réparations des navires

Photos René Bail



Nageurs de combat à l'entraînement. Avant chaque ▶ appareillage, des « hommes-grenouilles », spécialisés dans le déminage, plongeaient dans les ports afin d'inspecter et de contrôler les coques des navires en partance. Un sabotage était toujours à craindre.



◀ ***Extrême gauche :*** **un *Neptune* en mission de patrouille et de surveillance le long de la côte algérienne. *Ci-contre :* l'*Amazone*. Très manœuvrant, très silencieux, il est parfaitement adapté à sa fonction de sous-marin de chasse, surtout en Méditerranée. Mis en service en 1959.**

Le rôle des lamparos est d'observer tous les recoins de la côte afin de déceler la moindre activité anormale. Tâche très ingrate car, sur ces frêles bâtiments de pêche, les marins doivent sortir par tous les temps, de jour comme de nuit, et l'armement se limite aux seules armes individuelles. ▼



René Bail

et creusés sous le djebel Murdjajo. Il y a là onze alvéoles de 125 mètres de long, de 18 mètres de large et d'une hauteur de 22 mètres, comparables à la nef d'une cathédrale. De gigantesques galeries permettent la circulation intérieure.

Quant aux « installations opérationnelles », elles se trouvent sous le massif du Santon. Il s'agit, là aussi, de tout un complexe d'alvéoles parfaitement climatisés. On y trouve un poste de commandement des plus modernes, des postes d'équipage, des chambres, des carrés aménagés avec un sens aigu du confort. La température et le degré hygrométrique des locaux évoluent en fonction des conditions extérieures... Les installations comprennent encore une des antennes chirurgicales les mieux équipées du monde, en fonction des radiations nucléaires. Indépendamment des magasins à munitions, noyés dans 80 mètres de roche, le « clou » du complexe logistique est constitué par le parc à hydrocarbures souterrain. La centrale de pompage se trouve au cœur d'une nef de 103 mètres de long sur 21 de large. L'alvéole des huiles de graissage mesure encore 93 mètres de long.

L'ensemble n'en a pas moins son talon d'Achille et reste paradoxalement inachevé. Les galeries d'accès n'ont pas de système de fermeture et les souterrains ne sont guère mieux protégés des effets des bombes nucléaires que les installations de surface! L'explication de cette monstrueuse anomalie est simple. Au dernier moment, les Finances ont mis leur veto à la construction des énormes portes blindées dont le montant était d'environ 4 milliards de francs 1956. Il est vrai que cela représentait 80 % du coût total des installations!

Il n'en reste pas moins qu'en 1962 Mers el-Kébir, avec ses installations et son outillage, constitue une des bases les plus perfectionnées du monde. L'importance qu'elle a tenue lors des négociations avec le F.L.N. paraît conditionner son devenir. En fait, on ne tarde pas à déchanter. Mers el-Kébir ne sera pas le Gibraltar français de la Méditerranée occidentale. La délimitation de l'enclave acceptée par les négociateurs d'Évian ne suit pas la ligne de faîte des hauteurs. L'ensemble de la base donne l'impression d'une cuvette, et certains d'évoquer Dien Bien Phu... Il y a peut-être plus grave. En dehors des établissements militaires, l'enclave se trouve sous la souveraineté algérienne, ce qui se traduit par des servitudes d'ordre judiciaire et douanier assez déplaisantes. Quant à l'administration, elle n'est pas des plus simples puisque la base englobe une population composée de 13 500 Algériens et de 10 000 Marocains...

En réalité, l'histoire de Mers el-Kébir est bientôt celle d'une déchéance coupée d'un sursaut. Dès 1963, la base perd son titre de « stratégique » pour se contenter de celui de « base réduite ». La marine cesse de croire à son avenir, d'autant que les attendus destinés à justifier l'évacuation de Bizerte paraissent s'appliquer parfaitement à Mers el-Kébir : « La paix en Algérie rend inutile la surveillance maritime et aérienne du trafic. La puissance de l'organisation navale alliée, la vulnérabilité de la base [...], les progrès de la flotte logistique qui réduisent l'asservissement à la terre, enfin le transfert prévu d'une portion de l'escadre en Atlantique... »

L'établissement de la base aérienne de Bou-Sfer, en plein centre de la cuvette, apporte cependant un espoir sur le devenir de Mers el-Kébir, espoir d'autant plus vif que les travaux maritimes sont invités à dérouler un ruban de béton de 20 cm d'épaisseur et de 3 500 mètres de long. On se perd en conjectures. *Mirage IV? B-58* américains? On finit par avoir la clé de l'énigme. Dans le cadre de la politique militaire d'assistance à l'égard des États de l'Afrique noire, Bou-Sfer doit pouvoir servir de relais...

Mers el-Kébir se meurt

En fait, dès 1964, Mers el-Kébir se meurt. Les conférences interarmes, les visites d'officiers généraux, les manœuvres des chars, des paras, de la légion ou des fusiliers marins ne constituent plus qu'une belle façade et, bien avant l'évacuation anticipée de 1967, la marine perd la haute main sur la base. L'amiral commandant supérieur est remplacé par un général de division.

C'est, en effet, en juillet 1967 que se manifestent les signes avant-coureurs d'un départ. L'armée de terre est la première à en donner le signal avec l'embarquement du 10ᵉ régiment d'artillerie de marine. Bientôt, le bruit se répand que les trois autres régiments vont suivre rapidement. Sur place, on se refuse à croire à un départ anticipé. Des sympathies ont fini par se nouer entre Français et musulmans. Dans les rares bistrots de Mers el-Kébir, légionnaires et ex-fellaghas boivent ensemble ▶



René Bail

de 300 000 m³, Mers el-Kébir ne va-t-il pas constituer un atout majeur pour la flotte soviétique, qui ne se limite plus à des incursions éphémères en Méditerranée ?

A cet égard, le secrétaire d'État Bettencourt se veut rassurant. « Je rappellerai, déclare-t-il, que l'Algérie n'a jamais consenti à aucune puissance de facilités sur son territoire. Bien mieux, elle s'est toujours placée à la pointe du combat pour l'évacuation des bases étrangères où qu'elles soient. Il serait paradoxal que le gouvernement fît tout à coup volte-face. » D'ailleurs, l'aviation conservera jusqu'en 1967 la base de Bou-Sfer avec l'appui d'une compagnie de la légion.

***Ci-contre :* le petit port de Ténès, bien protégé des vents d'est par le contrefort du cap Ténès, à l'embouchure de l'oued Alallah. *Ci-dessus :* des *Aquilon* (Havilland *Sea Venom*) en patrouille. Monoplaces de chasse embarquables tous temps ou biplaces de jour construits sous licence. 81 *Aquilon* étaient en service en 1962.**



Humeau

l'U.R.S.S. va-t-elle remplacer la France à Mers el-Kébir ?

le « bao » — une espèce de bière — aux sons d'une musique vaguement andalouse. Fait exceptionnel, les autorités algériennes civiles et militaires ont même accepté d'assister à la réception du 14 juillet.

Au début d'octobre, l'ambassadeur en Algérie, Pierre de Leusse, se décide à annoncer à la colonie française l'évacuation « très prochaine » de Mers el-Kébir et l'ouverture de négociations avec le ministre des Affaires étrangères algérien. La nouvelle est accueillie sans plaisir et se traduit par une recrudescence des départs parmi les 20 000 Français encore sur place.

Quelles sont les raisons qui poussent à un départ précipité, dix ans plus tôt que prévu? On invoque des arguments financiers : l'abandon de Mers el-Kébir se traduira par une économie de 91 millions de francs. Enfin, à l'heure des fusées, des armes thermonucléaires, les bases apparaissent comme singulièrement démonétisées, d'autant que les gigantesques installations souterraines n'offrent ni surpression ni portes blindées à l'épreuve des radiations. Selon les idées admises alors, la Méditerranée n'est qu'une souricière pour les grands bâtiments, et le gouvernement envisage un regroupement des forces navales dans l'Atlantique.

La décision du gouvernement ne rencontre, au total, qu'une indifférence à peu près complète. L'attention de l'opinion se cristallise surtout sur le voyage du général de Gaulle en Pologne et sur les séquelles de la guerre de Six Jours. Seuls, quelques membres de l'opposition critiquent l'évacuation d'une base qui a coûté au Trésor la bagatelle de 120 milliards d'anciens francs et qui, depuis 1963, a absorbé 33 millions de crédits d'équipement et 541 millions de frais d'entretien. Mais les questions ne rencontrent que des réponses évasives.

Simples escarmouches

On ignore le montant du dédit que Paris sera obligé de verser au gouvernement algérien, qui se plaît à souligner les répercussions de l'évacuation dans l'économie de l'Oranie. La base fait vivre 600 ouvriers et constitue un stimulant pour le commerce local. La France prendra-t-elle à sa charge la reconversion économique de Mers el-Kébir? Avec son plan d'eau de 400 hectares, ses 12 kilomètres de quais, ses alvéoles, ses réservoirs

Certains voient encore dans l'affaire une preuve nouvelle de la désinvolture du régime à l'égard de l'O.T.A.N. Les alliés atlantiques n'ont pas été consultés alors qu'ils ont investi 25 millions de dollars dans la base. Mais il ne s'agit là que de simples escarmouches. Au début de 1968, l'évacuation est consommée, 6 420 personnes civiles et militaires ont regagné la France. Pour la marine, outre les rembarquements, l'opération s'est limitée à l'évacuation de remorques, de chalands, de citernes. Depuis des années déjà, aucun bâtiment d'importance ne séjournait plus à Mers el-Kébir et les navires de l'escadre n'y faisaient plus que de rares escales. Cette fois-ci, c'en est bien fini de la présence de la marine française en Algérie. H

François MILLES



Collection particulière

◀ **Une patrouille de fusiliers marins dans le djebel Murdjajo. Les « fantassins à pompon rouge » s'adaptent à toutes les situations, crapahutent dans la rocaille avec autant d'allant que leurs anciens qui pataugeaient dans les rizières indochinoises. Mais, ils maintiennent partout les traditions et la discipline de « la Royale ».**

▼ **Nemours : le monument aux morts de la demi-brigade de fusiliers-marins. Les « saccos », comme les « marsouins », avaient été à l'avant-garde de la conquête coloniale avant de participer aux combats qui marquèrent le repli de la France en Indochine et en Algérie. Aujourd'hui, ils tiennent garnison à Lorient.**



René Bail

PROCHAIN NUMÉRO : PACIFICATION ET FIN D'UNE GUERRE



● La pacification

Le 3 octobre 1958, du haut du balcon de la préfecture de Constantine, le général de Gaulle annonce le lancement d'un plan de développement de l'Algérie. Tous les secteurs sont concernés. L'armée et les S.A.S. participent à cette grande entreprise définie par Paul Delouvrier comme « une réponse originale à un défi mondial ». Mais elle a ses faiblesses...

● L'action psychologique

Un effort particulier doit être entrepris pour l'assistance médicale et la scolarisation des enfants. On place beaucoup d'espoirs dans une forme d'action sociale dont le but est d'amener la femme musulmane à « s'adapter au système des temps modernes ». Mais la masse algérienne n'a pas basculé et le F.L.N. s'est adapté à la « guerre économique ». En janvier 1960, la situation se dégrade.

● Et Challe passe à l'action

Après l' « affaire des barricades » de janvier 1960, les opérations militaires ont repris. « Jumelles » et « Pierres-Précieuses », ont détruit une grande partie du potentiel militaire de l'A.L.N. En mars de Gaulle avait déclaré : « Il faut que nos armes l'emportent, ensuite nous construirons l'avenir, car la France restera en Algérie.

● Le grand désarroi

Les opérations militaires continuent, le climat politique s'alourdit. Le 11 avril 1961 de Gaulle a déclaré que l'Algérie sera « ce que les Algériens voudront ». Désormais on s'achemine vers une issue inéluctable. Il y aura encore bien des remous car l'armée invaincue, ayant totalement en main la situation militaire, comprend mal que la France lui demande maintenant de quitter l'Algérie.

Imprimé en France - Imp. GEORGES LANG, 11, rue Curial. Dépôt légal 1er trim. 1974. — N° d'imp. C. 70.
Librairie Jules Tallandier, Paris N° 2108. — Directeur responsable de la publication : Maurice DUMONCEL. — **N° 383 - 18 février 1974.**



Bizerte, qui fut la plus importante base navale française en Méditerranée avec celle de Mers el-Kébir.
Coll. R. Chantaz